



המסע של צים

The Voyage of ZIM



נשיא המדינה



Jerusalem, November 9, 2015

Dear Zim family,

I am honored to extend my hearty congratulations on this festive occasion celebrating the 70th anniversary of Zim Shipping. The story of Zim is entwined with the history of the State of Israel.

Zim's establishment in 1945 went hand in hand with the birth of the independent State of Israel. Even in those early days, Zim was already making its way through turbulent waters and stormy seas, bringing covert Jewish immigrants to Israel and conducting trade worldwide. At a time when foreign vessels refused to dock at Israeli ports, Zim's ships were a strategic lifeline that linked the newborn state with its allies overseas, providing essential food, medical equipment and ammunition during the War of Independence and thereafter.

As the years went by, Zim became a vital conduit for the thriving commerce of our evolving country, helping us to create international trade relationships all over the world. Zim's continual aspiration to innovation and uncompromising standards of excellence are values that have transformed it into one of the pioneers of container transportation.

Today, Zim proudly stands among the world's leading shipping companies. Its trade name is found in the Book of Numbers: "And ships ('Zim') shall come from the coast of Kittim..." This distinctive name appears on every one of its ships and containers at sea and around the world, giving all Israelis immense national pride.

On the occasion of Zim's 70th anniversary, I applaud the company and its generations of employees. I am confident that Zim's activities will continue to grow in size and strength over the decades to come, as you all receive just rewards for your dedicated efforts.

Sincerely and in appreciation,

Reuven (Ruv) Rivlin
President of The State of Israel
Jerusalem

ברכה,
ראובן (רובי) ריבלין

ירושלים, כ"ז חשון תשע"ו
09 בנובמבר 2015

מכובדיי,

ברכות חמות שלוחות מקרב לב ליום חגה של חברת צים במלאת לה 70 שנות פעילות. קורותיה של חברת צים שזורים בתולדות חייה של מדינתנו.

הקמת החברה בשנת 1945 התרחשה יד ביד עם חבלי לידתה של מדינת ישראל העצמאית. כבר אז פילסה צים את דרכה בים סוער ובמים אדירים, בהעפלה, בעלייה ובמסחר. בימים בהם סירבו ספינות זרות לפקוד את נמלי ארצנו, ספינותיה של צים היו עורק חיים אסטרטגי שחיבר בין המדינה הצעירה שאך זה נולדה לבין בנות בריתה מעבר לים, שסיפקו לה מזון, ציוד רפואי ותחמושת במהלך מלחמת העצמאות ולאחריה.

בחלוף השנים, היתה צים לנתיב תחבורה מרכזי במסחר המשגשג של המדינה המתפתחת וסייעה לנו ביצירת קשרי מסחר בינלאומיים חובקי עולם. צים חתרה לחדשנות תמידית ודבקה במצוינות בלתי מתפשרת, ערכים שהפכו אותה לאחת החברות החלוצות בעולם בתחום ההובלה הימית במכולות.

כיום, צים היא מבין החברות המובילות בעולם בתחום ההובלה הימית. שמה המסחרי, שישודו בפסוק מספר במדבר "וְצִים מִיַּד כְּתִים וְעֵנוּ אֲשֶׁר וְעֵנוּ עֵבֶר וְגַם הוּא עֵדֵי אֲבֹד", מתנוסס מעל ספינותיה ועל כל מכולה ומכולה ברחבי הימים ובנמלי המדינות הזרות, ומסב לנו גאווה לאומית.

לרגל מלאת 70 שנות פעילות לחברת צים, אני מברך את החברה ואת אנשי צים לדורותיהם, שמפעלים ימשיך, יגדל ויתעצם ויראו ברכה בכל עמלם.



י"ש בכסלו התשע"ו
1 דצמבר 2015

אנשי משפחת **צים** לדורותיהם,

אני גאה לפתוח את ספר היובל הסוקר את תולדות חברת **צים**,
לציון 70 שנה להקמתה.

בשנים האחרונות נמצאת מדינת ישראל בתנופה משמעותית מאוד בתחום הספנות והנמלים,
ולא בכדי. כרבע מהסחר העולמי עובר כיום בים התיכון. מצב זה אינו מובן מאליו וחובתנו
לשמור על ההישג הזה ואף לפעול להרחבתו למען רווחת האזרח ושובתו.

ברצוני לברך אתכם על המאמצים שהשקעתם, ואשר בזכותם הפכה חברת **צים** אבן יסוד
בספנות הישראלית ואף נמנית עם החברות הגדולות בתחום בעולם. ארועי ה-70 להיווסדה
של החברה מאפשרים לנו להעריך את הדרך הארוכה שעשתה ואת תוצאותיה, המעידות
על תרומתה החשובה של **צים** למשק ולחברה בישראל; מדהימה הדרך שראשיתה בימי דוד
בן-גוריון ודוד רמז בשנות ה-40, כאשר המשימה המרכזית היתה הבאת מאות אלפי עולים
לארץ, ומגיעה עד ימינו אנו, שבהם החברה פורשת מערך סחר עולמי נרחב מאין כמותו.

בכל אחד משבעת העשורים לקיומה התפתחה החברה בתחום שונה. אני מאמין שבעשור
הקרוב, בד בבד עם רפורמת הנמלים בארץ, תתפתח **צים** לכיוונים נוספים ותגיע לעוד
הישגים משמעותיים. הרפורמה בנמלים, שכבר יצאה לדרך, כוללת הקמת שני נמלים
חדשים בחיפה ובאשדוד. הקמת הנמלים תעודד תחרות והתייעלות שיובילו בסופו של דבר
ליצירת מקומות עבודה חדשים ולהתרחבות החברה לאפיקים חדשים. בנוסף לזאת, ישפיע
המהלך על רמת השירות ויקדם את פתרון של בעיות שכיחות כמו עיכוב אוניות בנמלים.

מקורו של שם החברה במקרא ופירושו "אוניות גדולות", ולא בכדי: עם הקמת הנמלים
החדשים ובניית תשתיות אליהן נערכת המדינה בימים אלה, נוכל להצטרף למגמה העולמית
ולמעבר לשימוש באוניות גדולות יותר. אני מאמין שחברת **צים** יכולה לעמוד בכל יעד
שתציב לעצמה לעשור הקרוב.

עם המקצועיות והניסיון של חברת **צים** שנצברו במהלך 70 שנות קיומה, ולצד השיפור
המתמשך בתשתית ובשירותים, נוכל לקדם את תחום הספנות והמסחר ולפתחו לעוד 70
שנות פעילות נוספות לפחות.

אני מאחל לעובדי החברה עוד שנים של עבודה ועשייה משמעותית, ורוצה להודות לכם
על שירות מסור ומקצועי שממנו נהנים כל אזרחי ישראל.

בברכה,
ישראל כ"ץ
שר התחבורה והמודיעין

December 1, 2015

Dear **Zim** family, past and present,

I am honored to open this special anniversary book, looking back over
Zim's fascinating history and marking 70 years since its historic founding.

In recent years, the State of Israel has made significant progress in developing
our ports and shipping industry. Nearly a quarter of international trade is currently
transported via the Mediterranean, but this situation cannot be taken for granted. It is
our duty to maintain and expand trade in the region for the benefit of the Israeli public.

I would like to congratulate all of you for your remarkable achievements, which have
firmly established **Zim** as a cornerstone of Israeli shipping, as well as one of the largest
companies in the industry worldwide. As we mark **Zim's** 70th anniversary, we can look
back on the long route it has traversed and the invaluable contribution it has made to
our national economy and society. It is incredible to think that this company, which began
in the 1940s, in the era of David Ben-Gurion and David Remez, with the core mission
of safely bringing hundreds of thousands of immigrants to Israel, has not only endured
to the present day, but is flourishing with an unparalleled array of global trade routes.

In each of its seven decades, the company has developed its strengths in a different
area. I believe that in the coming decade, coinciding with port reform in Israel, **Zim** will
develop in yet more directions and reach yet more major milestones. This port reform,
already underway, involves the construction of two new ports in Haifa and Ashdod.
Construction of these ports will encourage competition and improve efficiency that will
ultimately lead to new jobs and help the company explore new horizons. In addition,
it will have a positive influence on service standards and promote the resolution of
common problems, such as ship delays in ports.

Originating in the Bible, **Zim's** company name means "large vessels", and this name
has never been more relevant than it is today. With the establishment of these new
ports and their supporting infrastructure, we will be able to join the global trend and
introduce the use of larger ships. I firmly believe that **Zim** is prepared to meet any target
it sets for itself in the decade ahead.

Your dedication to constant improvement in services and infrastructure, coupled with
the experience and professional capabilities **Zim** has amassed over its long history,
gives me great confidence that we can work together to promote shipping and trade
for the next 70 years and beyond.

I thank you all for the dedicated, expert service you provide to the citizens of Israel, and
I wish **Zim** every success in the years to come.

Sincerely
Israel Katz
Minister of Transportation and Intelligence

תוכן עניינים

Contents

שער 1: המסע מתחיל.....	4
שער 2: יציאה למרחב.....	23
שער 3: שלום על הגלים.....	41
שער 4: המהפכה השקטה.....	60
שער 5: ימים סוערים.....	72
שער 6: הכוכבים של צים.....	87
שער 7: הנוף הגלובלי.....	103

1: The Journey Begins	4
2: Broadening Horizons	23
3: "Shalom" on the Waves	41
4: The Quiet Revolution.....	60
5: Stormy Seas.....	72
6: Zim Stars	87
7: The Global Landscape.....	103



המסע מתחיל

The Journey Begins

The Journey Begins

The pioneering efforts to develop a fleet that could meet the needs of the growing community began early in the 20th century and continued over many years as the state was established and grew.

However, some of these ambitious efforts came to abrupt ends. The beautiful Sarah A, a training ship used by the Betar movement's maritime school in Italy, ran aground in 1937. In 1938, the Rachaf, owned by the Nachshon company, met its end on the rocky beaches of Cyprus. Yet even these setbacks helped to build the foundations of a new legacy of maritime shipping, driven by companies like Palestine Maritime Lloyd Ltd., the Borchard family's Atid Company and by ships like the Tel Aviv, owned by Palestine Shipping Co. Ltd. The crews of these ships would become the first sea-going generation and the founders of the Israeli merchant fleet.

These shipping companies were joined by veterans of the British navy that had fought in the naval battles of WWII, as well as by leaders of the covert immigration movement that boldly attempted to smuggle Jewish refugees to safety. They faced tremendous obstacles, and often grave danger, to build the Israeli shipping industry out of nothing.

Zim's visionary founders understood that all of these elements would have to join forces and focus their efforts in order to establish a national shipping company that would be a vital part of the future state's transportation system, economy and commerce. But besides their long-term vision for the national future, they first faced a more urgent task: building a fleet that would bring the remaining Jewish refugees out of the ravaged remains of war-torn Europe.

המסע מתחיל

הניסיונות החלוציים להקים ספנות מודרנית בארץ ישראל החלו בראשית המאה ה-20, ונמשכו עד לקום המדינה. חלק מהחלומות הללו התנפצו: כך קרה לאוניית המפרשים היפהפייה שרה א', אוניית האימונים של בית הספר הימי של בית"ר באיטליה, שעלתה על שרטון ב-1937, ולמפרשית רחף של חברת נחשון, שהתנפצה אל סלעי חופי קפריסין ב-1938. אבל הניסיונות הללו, גם אם לא תמיד צלחו, לצד יוזמות חלוציות של חברות כמו ללויד ימי ארצישראלי, אוניותיה של חברת עתיד של משפחת בורכרד, או האונייה תל אביב של חברת ספנות ארץ ישראלית, הם שהניחו את היסודות לספנות עברית חדשה. אנשי הצוות שהפליגו על האוניות הן הפכו לדור הראשון של אנשי-ים שהקימו את צי הסוחר הישראלי.

חברו אליהם האנשים שיזמו את מבצעי ההעפלה המחתרתיים והנועזים, ויוצאי הצי הבריטי, שחושלו בקרבות הימיים של מלחמת העולם השנייה. כולם פעלו מול קשיים עצומים, לעתים כנגד כל הסיכויים, כדי ליצור, יש מאין, ספנות ישראלית.

אנשי החזון שהקימו את חברת צים ידעו לרכז את הכוחות ולמקד את המאמץ בהקמת חברה לאומית לספנות, שתהיה חלק ממערך התחבורה, הכלכלה והסחר של המדינה ששרם קמה. אבל בנוסף למבש המרחיק ראות אל העתיד הלאומי, היתה להם, ראשית דבר, משימה דחופה ובערת: להקים צי שיביא ארצה את שארית הפליטה מאירופה החרבה.

נוסעים על סיפון אוניית צים נגבה מנופפים לאונייה ארצה החולפת ממול, 1951
Passengers on the S.S Negbah wave to the passing S.S Artzah, 1951

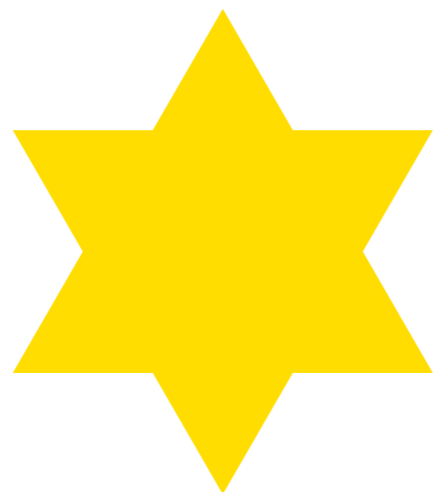
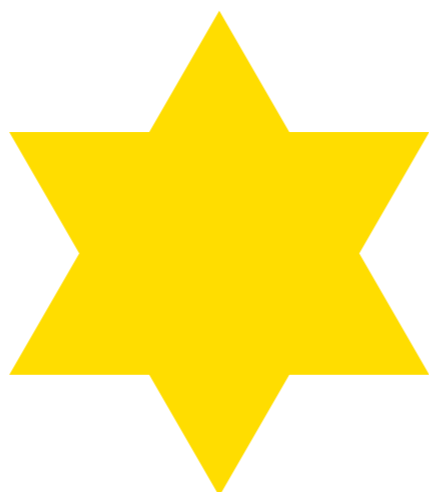


“ההרפתקה הגדולה והנועזה של כיבוש הים - לא תיעשה בלי החזון הממריא והרצון היוצר של חלוצים משוגעים לדבר... לא נכה שורשים ביבשה בלי הים. הים פותח בפנינו אופקים בלי גבול”

דוד בן גוריון, 1932

“The monumental and daring undertaking of conquering the sea, will not be achieved without a lofty vision and the creative will of the pioneers who are utterly devoted to the cause... We cannot put down roots in the land without looking to the sea. The sea opens up boundless horizons before us.”

David Ben-Gurion, 1932



Heroic Attempts



Atid was founded in 1934 by the Borchard family, a German Jewish family who had prospered in the shipping industry until the Nazi rise to power. Atid's ships played an active role in Israel's War of Independence and were used to train sailors and shipping experts, many of whom would continue their careers at Zim.

חברת עתיד הוקמה ב־1934 על ידי משפחת בורכרד, יהודים יוצאי גרמניה, שעשו חיל בענף הספנות עד עליית הנאצים לשלטון. אוניותיה של חברת עתיד לקחו חלק במאבק לעצמאות ושימשו בתי ספר מעשיים לאנשי ים רבים ולמומחים לספנות, שרבים מהם המשיכו את דרכם המקצועית בחברת צים.



Har Zion and its sister ship Har Carmel, both owned by Palestine Maritime Lloyd Ltd., made great strides in the development of local maritime shipping. However, WWII interrupted these efforts and the Har Zion was sunk by a German submarine in 1941.

הר ציון והאונייה האחות הר כרמל של חברת ללויד ימי ארץ ישראל היו ניסיון מוצלח בפיתוחה של ספנות מקומית. מלחמת העולם השנייה קטעה את הניסיונות הללו, והר ציון טובעה על ידי צוללת גרמנית ב־1941.



The Nachshon company's sailing ship Rahaf ran aground on the rocky shore of Cyprus in 1938, losing three seamen. Nachshon would eventually become one of Zim's founding companies.

המפרשית רחף של חברת נחשון התנפצה אל חוף קפריסין ב־1938 ושלושה מימאיה אבדו. נחשון הייתה אחת החברות המייסדות של צים.



Sarah A, the magnificent sailing ship of the Betar movement's maritime school in Italy, was commanded by Captain "Yerma" Halpern. It launched long and successful careers for many founders of Israel's fleet before running aground near Sicily in 1937.

שרה א', ספינת המפרשים המרהיבה של בית הספר הימי של בית"ר באיטליה, בפיקודו של "ירמה" הלפרן, היתה לצור מחצבתם של רבים ממקימיו של הצי הישראלי. ב־1937 עלתה על שרטון ליד סיציליה.

נסיונות הירואיים

צעד ראשון

צים נולדה מתוך מאורעות הרי גורל שעיצבו את פני המאה ה־20. כותרת העיתון "משמר" ביוני 1945 בישרה על תבוסת הנאצים באירופה, ובאותו גיליון עצמו פורסמה גם הידיעה על הקמת צים. המסרה הראשונה של מייסדיה: הבאת מאות אלפי פליטים יצוליי שואה מאירופה לארץ. מסמך הרישום הרשמי של החברה נחתם ב־7 ביוני 1945.



נוסדהחכי לאומית לספנות, צים'
התכנות ליום הימי-ביתוח הדייג וההכשרה הימית
בפחח השלום
אנוכי חוזרת עתה חובשים
מאורות במחירות של כיום
יעזב כריון בונה בידי הצי
ו חתום צבאות הנאצים
ישריה הפגועת היתה את
עם חושינו כתי של קצתו
כדור של אחרים בנפוליון
כי ביקעי נתנו בימי נחמשי
של אימפריה שקעת חרין
יופנו התיקת שקעת נכס
יבם אך אין השפעת שרין
במקנה, אני שפוליה ותי
שרים וקר אחרות העגרון
גשששוש ובה האפוליה התי
ע של ניגודים תישיים יארת
אחת העיבות בשמי תנויים
נתת תנופת הישרה ו תישרה
אתל חיבויי ברידי התיאבת
בניית השוים
חיימה כלי הרחיל – במוות
לה נרה להשיבת לעם הישרה
שמי בנחת אדם אשר התישרה
ועב את הוות התיאפויית העניו
ת לאלף שמי, הישרל לה
הישריה, שם רבו התחקרים
שר נוקריה אישיתו כל המני
ע'לו אתה נתלת, כי לא היתת
לה שיה אדם בנה ענייתו לו לעי
יה, בנה שיה כמני כמני כמיים
אסור היה למכש כל קרנות
יורים, שנה נגננה, כי לא היה
לא ניוול טועקטורי של חר'
ת כרההשמות, הוא היה בתי
ת פולס אשר עם של יצודו, שנה
יכרע – כמתי, שם של דמים מתי
יה כפחיר של קרנות אינטיורי
במיר של כמול הבנות.

First Steps

Zim was born as a direct result of events that shaped the 20th century. In June 1945, the day the headlines of the Mishmar newspaper trumpeted the defeat of the Nazis in Europe, it also announced the founding of Zim. The primary goal of the Zim founders was to convey thousands of refugees and Holocaust survivors out of Europe to safety in Israel. The company was officially registered on June 7th, 1945.



ציים

Name and Flag: The name “Zim”, from a biblical word for “large ship,” was originally suggested by David Remez. The symbol, seven golden stars on a white field, is based on Theodore Herzl's original idea for the future State of Israel's flag.

המייסדים

מייסדי **צים** לא היו אנשי ים וספנות; הם היו מנהיגים, אנשי חזון, וגם אנשי מעשה. הם נגשו אל המשימה הגדולה ללא ניסיון, אבל פיעמה בהם התלהבות, יצירתיות, ודביקות במשרה.



בר כוכבא מאירוביץBar Kochba Meirovitch



דוד רמזDavid Remez



גוסטה שטרומף-רכבGusta Strumpf-Rechav



זאב שינדZeev Schind

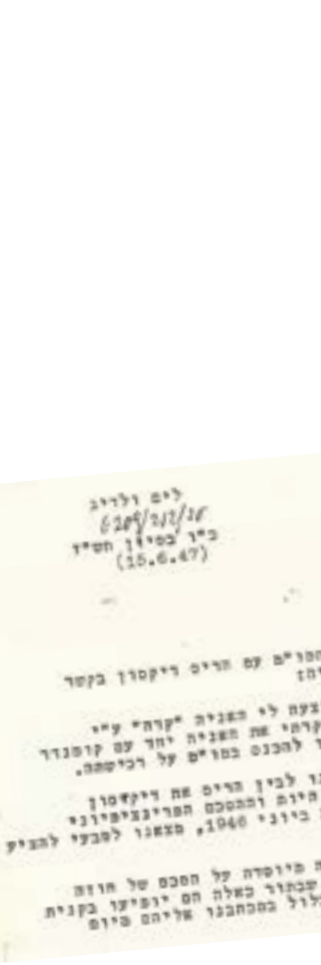


נפתלי וידראNaftali Wydra

מנהל מחלקת הים של הסוכנות, הצטרף לציים ב־1947 כחבר הנלהג. מונה למנכ"ל צים ב־1963. וידרא מותו הפתאומי בגיל צעיר ב־1953 התקבל בחברה בזעזוע עמוק.

A leader of the Mossad LeAliyah B. covert immigration organization, as well as head of the defense and transportation ministries. In 1953, he died suddenly at a young age, shocking the company deeply.

A manager of the Jewish Agency's marine department, he joined Zim's administrative board in 1947. He was appointed CEO of Zim in 1963, and led Zim to great heights: from a single ship to a fleet of 150 when he retired in 1966.



יו"ר הוועד הלאומי, מיזמי הקמת צים, ומי שהעניק לחברה את שמה. שירת כשר התחבורה הראשון של ישראל. נודע גם כלשונאי שטבע מילים מיות כמו "צוות", "השקה", "שיט", "מעגן", ו"מבדוק".

Chairman of the Jewish National Council, who pushed for the creation of Zim and gave the company its name. He served as Israel's first transportation minister, and was also a linguist, coining the Hebrew words for “crew”, “launch”, “cruise”, “dock” and “shipyard”.

Besides serving as the manager of the Histadrut workers organization's Nachshon shipping company, she filled many other senior administrative roles.

”

“ציים עומדת בפני הקמת ספנות לאומית כלכלית. תפקידנו הראשון – העלייה. אולם אין ניגוד בין לאומי וכלכלי. חברתנו מעוניינת לפעול על בסיס מסחרי”
גוסטה שטרומף-רכב, ממייסדות החברה, 1946

“Zim is setting out to build a national, economic shipping industry. Our first task: immigration. But there is no contradiction between national and economic interests. Our company will operate on a commercial basis.”

Gusta Strumpf-Rechav, Zim Co-Founder, 1946

^[1] צים נולדה מתוך מאורעות הרי גורל שעיצבו את פני המאה ה־20

חברי הנהלה ואנשי סגל של צים מתארחים על סיפונה של קדמה, 1947. ויזר, במברק לארץ על קדמה לאחר שנרכשה: "אין כמוה בים התיכון. פשוט בובה"



Zim's management and staff onboard the Kedmah, 1947. Wydra, in a telegram after the ship's purchase: "There is nothing like her on the Mediterranean. She's a beauty."



”
”אין כמוה בים התיכון.
פשוט בובה.”

קדמה יוצאת לדרך
העשן השחור הבוקע מן הארובה של האונייה הצחורה הצית את דמיונם הרומנטי של עיתונאים וצופים, אבל העיד למעשה על הבעיות המכניות הרבות שממנה סבלה, והיו נושא לבדיחות בין המכונאים שלה. צעדיה הראשונים של קדמה, האונייה הראשונה, היו מהוססים, אבל אחרי שהתגברה על הקשיים הראשונים, הגיעו אלפי נוסעים בעשרות הפלגות על סיפונה לחופי הארץ.

Kedmah sets sail
The dark smoke billowing from the white ship's towering smokestacks may have fueled the imaginations of journalists and spectators, but it was actually a sign of mechanical problems that would plague the ship and become the butt of mechanics' jokes. As the company's first ship, the Kedmah's initial steps were hesitant, but she was destined to overcome all obstacles and make dozens of voyages that would carry thousands of passengers to Israel's shores.

מגיני הודו על הסיפון היו חלק מן המיתוג של קדמה, "האונייה העברית הראשונה". במרכז: רב החובל רוברט סטיבנסון מילר עם צוות הפיקוד של האונייה. צולם בהפלגה ה-50 של קדמה

The Stars of David on the ship were part of the Kedmah's branding as "the first Hebrew ship". In the center: Captain Robert Stevenson Miller with the ship's commanding crew. Photographed on the Kedmah's 50th voyage.



Kedmah

קדמה

ב-1947 נשלח צוות אל האונייה הראשונה של צים, קדמה, לנמל אנטוורפן, שם שופצה לקראת כניסתה לשירות. השיפוץ ארך חודשים רבים

In 1947, the crew of Zim's first ship, the Kedmah, was sent to the port of Antwerp where the ship was undergoing renovations before setting out. The renovations lasted many months.



ברוכה הבאה קדמה

החבל הימי לישראל, גוף וולונטרי שמטרתו קידום החינוך הימי והתודעה הימית בארץ ישראל המנדטורית, היה שותף חשוב בהקמת החברה וברכישת האונייה הראשונה

Welcome Kedmah

The Israel Maritime League was a voluntary organization whose goal was to promote maritime education and awareness in Mandatory Palestine. The organization was one of the most important supporters of Zim's founding and the purchase of its first ship

The Shadow Fleet

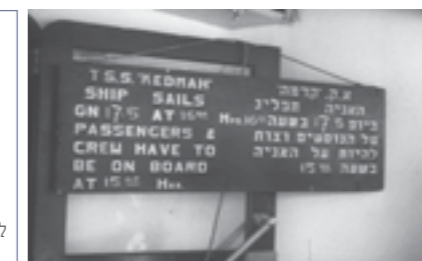
מפקדיהן של ה"פאנים" – רב־חובל גד הילב ואייק אהרונוביץ, מפקדה לשעבר של אוניית המעפילים **אקסודוס**, (ראה עמוד 23) בעזרתו של ידיד קפריסאי, טוכן האוניות פרודרומוס פאפאוואסיליו (בתמונה בעיגול) – שמרו על האוניות במצב כשיר לשיט. ביום הכרזת העצמאות של ישראל הונף עליהן דגל המדינה, והן הפכו לאוניות **צים**, בשמותיהן החדשים – **עצמאות** ו**קוממיות**. על סיפניהן חזרו רבים ממשוחררי מחנות קפריסין לארץ.

With the help of a Cypriot ally, the ship agent Prodrimos Papavassiliou, the ships were kept in good working condition by their captains, Captain Gad Hilb and Captain "Ike" Aharonovich, formerly commander of the famous **Exodus** (see page 23). On the day the State of Israel was declared, the captains raised the flag and the "Pans" immediately became known as **Zim** ships, renamed the **Azmaut** and **Komemiut**. Many of the immigrants freed from the camps in Cyprus would return to Israel on the newly-named ships.



צי הצללים

Raising the Flag



דגל ישראל מתנוסס על **קדמה**. צולם ב־17 במאי 1948, יומיים לאחר הכרזת העצמאות של מדינת ישראל, בנמל מרסיי. אנשי צים ייחסו חשיבות ראשונה במעלה להפגנת סמני הלאומיות, שנאסרו על ידי שלטונות המנדט והתאפשרו עם הכרזת העצמאות.

The Israeli flag flying over the **Kedmah**. Taken in the port of Marseilles on May 17th, 1948, just two days after Israel's declaration of independence. **Zim's** leaders made it a priority to proudly display the national symbols that had been previously forbidden under the British mandate.



מבצע ההעפלה הגיע לשיאו בחודשים שלפני הכרזת העצמאות של ישראל. שתי אוניות המעפילים הגדולות, **פאן יורק** ו**פאן קרסנט**, הובלו על ידי הצי הבריטי לקפריסין ב־1947. המעפילים הושמו במחנות מעצר, אבל אנשי הצוות נותרו על הסיפונים, ושמרו על כושר השיט של האוניות.

The illegal immigration operations reached their peak in the months leading up to Israel's independence. In 1947, the British fleet rerouted the two largest immigrant ships, the **Pan York** and the **Pan Crescent**, to Cyprus. The refugees and would-be immigrants were placed in internment camps while the ship's crews remained on deck and kept the ships seaworthy.

צוות ה**פאן-יורק** בפיקודו של רב־המלחים נמרוד אשל במסדר הנפת הדגל; מאי 1947

The crew of the **Pan York**, led by Boatswain Nimrod Eshel, raising the flag on May 1947





באוקטובר 1949 עגנה בנמל בנג'זי אונייה ישנה בשם אילת, שהצטרפה לצ'ים, וארובתה כבר עושרה בסמל שבעת הכוכבים של החברה, כדי להעלות את יהודי הקהילה. המבצע נערך כמעט בחשאי מחשש להתנגדות של הרשויות או להתנכלויות אפשריות של המון מוסת, והצוותים היו דרוכים לקראת אפשרות של חיתוך חבלי האונייה ויציאת חירום לים במקרה של התקפה

In October of that year, the Eilat, which had also recently joined Zim and was displaying the company's seven stars, anchored in the port of Benghazi, Libya, to pick up the city's Jewish community. The mission was conducted in secrecy for fear of opposition from the authorities and violence from local mobs. The crews were prepared to cut the ships' ropes if necessary, quickly escaping to sea in case of attack.

In the Heat of Battle



Engine crew of the S.S. Komemiut, 1950

צוות המכונה של האונייה קוממיט, ראשית שנות ה-50

בסערת הקרב

בעיצומה של מלחמת העצמאות הובילו אוניות מיושנות ורעועות, שכונו "הגברות הזקנות" של צ'ים, אלפי עולים ארצה. נגבה, האונייה השנייה של צ'ים, נכנסה לשירות בזמן קרבות מלחמת העצמאות בנגב, והיא נקראה על שם אחד מקיבוצי השומר הצעיר שחבריו הגנו על הנגב מפני פלישת המצרים. בהפלגתה הראשונה מאירופה באו על סיפונה 500 ילדים-פליטים מרחבי אירופה, שנאספו במחנה אפלדורן בהולנד.

As Israel's War of Independence raged, the "Old Ladies" of Zim – a collection of rickety, obsolete ships – continued to bring thousands of new immigrants to the reborn country. Negbah, Zim's second ship, entered service in the middle of the War of Independence. Zim decided to name this new ship in honor of kibbutz Negbah, founded by the Shomer Hatzair youth movement, which was fighting to defend the Negev region from Egyptian invasion. On the Negbah's first voyage from Europe, it brought five hundred refugees from the Apeldoorn DP camp in the Netherlands. The refugees, all children, had come from throughout Europe.

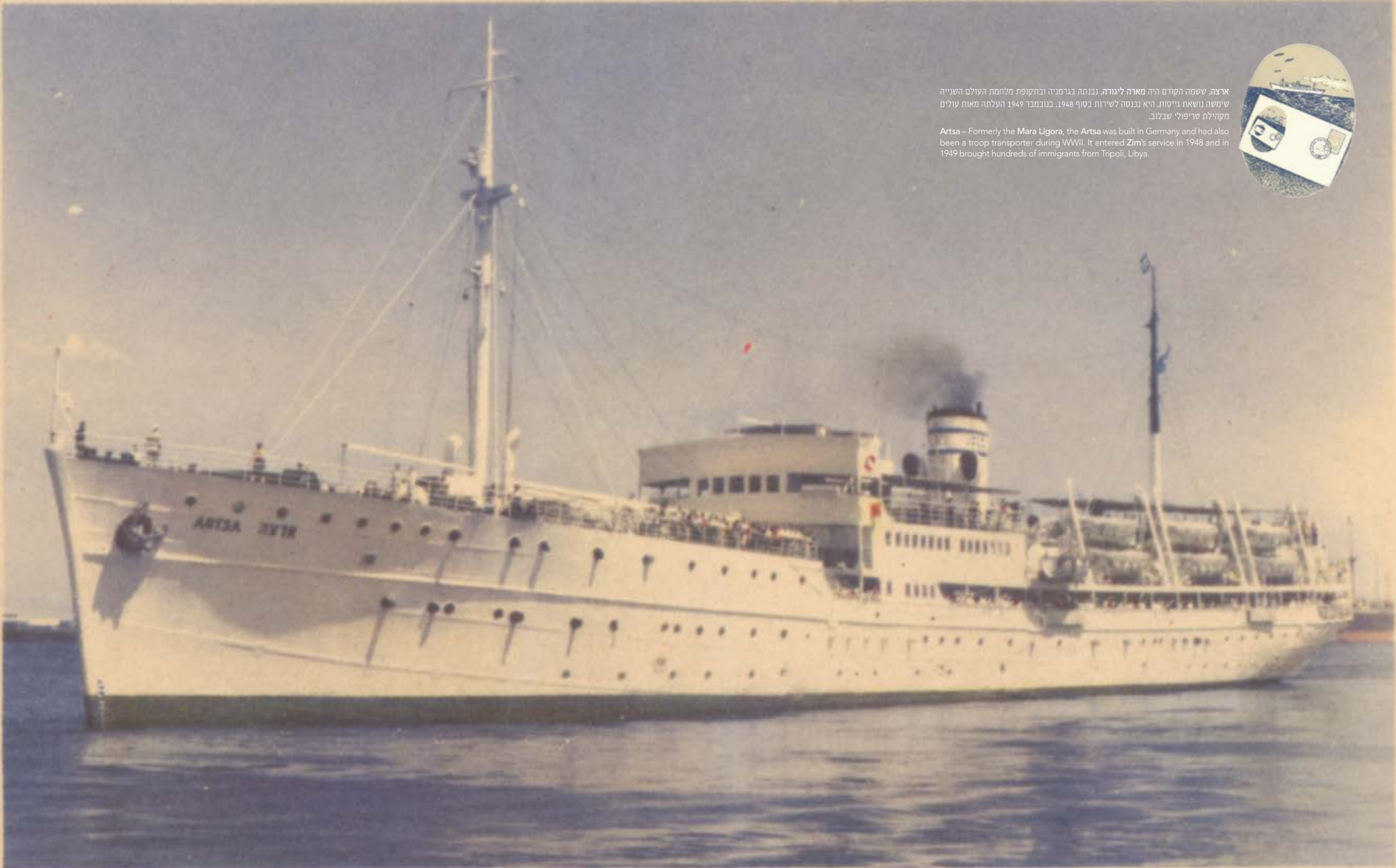
גלילה - אוניית הנוסעים השלישית של צ'ים, החלה לפעול בספטמבר 1948. האונייה הישנה נבנתה ב-1913, ובתקופת מלחמת העולם השנייה שימשה את הצבא האמריקאי להובלת גייסותיו.

Galilah – Zim's third passenger ship, joined the small fleet in September of 1948. The old ship was built in 1913 and had spent WWII as a troop transporter for the US army.



ארצה, ששמה הקודם היה מארה ליגורה, נבנתה בגרמניה ובתקופת מלחמת העולם השנייה שימשה נושאת גייסות. היא נכנסה לשירות בסוף 1948. בנובמבר 1949 העלתה מאות עולים מקהילת טריפולי שבלוב.

Artsa – Formerly the Mara Ligora, the Artsa was built in Germany and had also been a troop transporter during WWII. It entered Zim's service in 1948 and in 1949 brought hundreds of immigrants from Tripoli, Libya.



S. S. "ARTSA"

א.ק. "ארצה"

סמל הריבונות

Symbol of Sovereignty



▲ אנשי ההעפלה הצטרפו לציים – בהם רב החובל המיתולוגי של אוניית המעפילים אקסודוס, יצחק אהרונוביץ, המכונה "אייק". אייק, שחזרתו נעריית, נשל את הפיקוד על כמה מאוניותיה הראשונות של ציים. הוא נראה כאן באחד מעלוני הפרסום של החברה

Many members of the underground immigration movements joined Zim, among them the legendary captain of the Exodus, Yitzhak Aharonovich, better known as "Ike". Ike, despite his boyish looks, was an experienced veteran who took command of a number of Zim's first ships. He is pictured here in one of the company's early advertisements.

▼ האונייה ירושלים, אחת הרכישות הראשונות של ציים. שמה שונה בשנת 1956 לעלייה

The S.S. Jerusalem was one of the first ships purchased by Zim. Its name was changed in 1956 to Alyia.



▲ ההורה היא: על סיפונן של אוניות הנוסעים הראשונות הסתפקו בבידור עממי

Doing the Hora: passengers on Zim's first ships made do with traditional folk entertainment.



▲ נשיא המדינה הראשון חיים ויצמן הפליג בשנת 1949 על סיפונה של קדמה, ופתח מסורת של הפלגות רשמיות על אוניות ציים

A long tradition began when Chaim Weizmann, Israel's first president, sailed on the Kedmah in 1949. This was just the first of many official voyages taken onboard Zim ships.





S.S. Artza, a painting by Italian artist Paolo Klodic, 1949

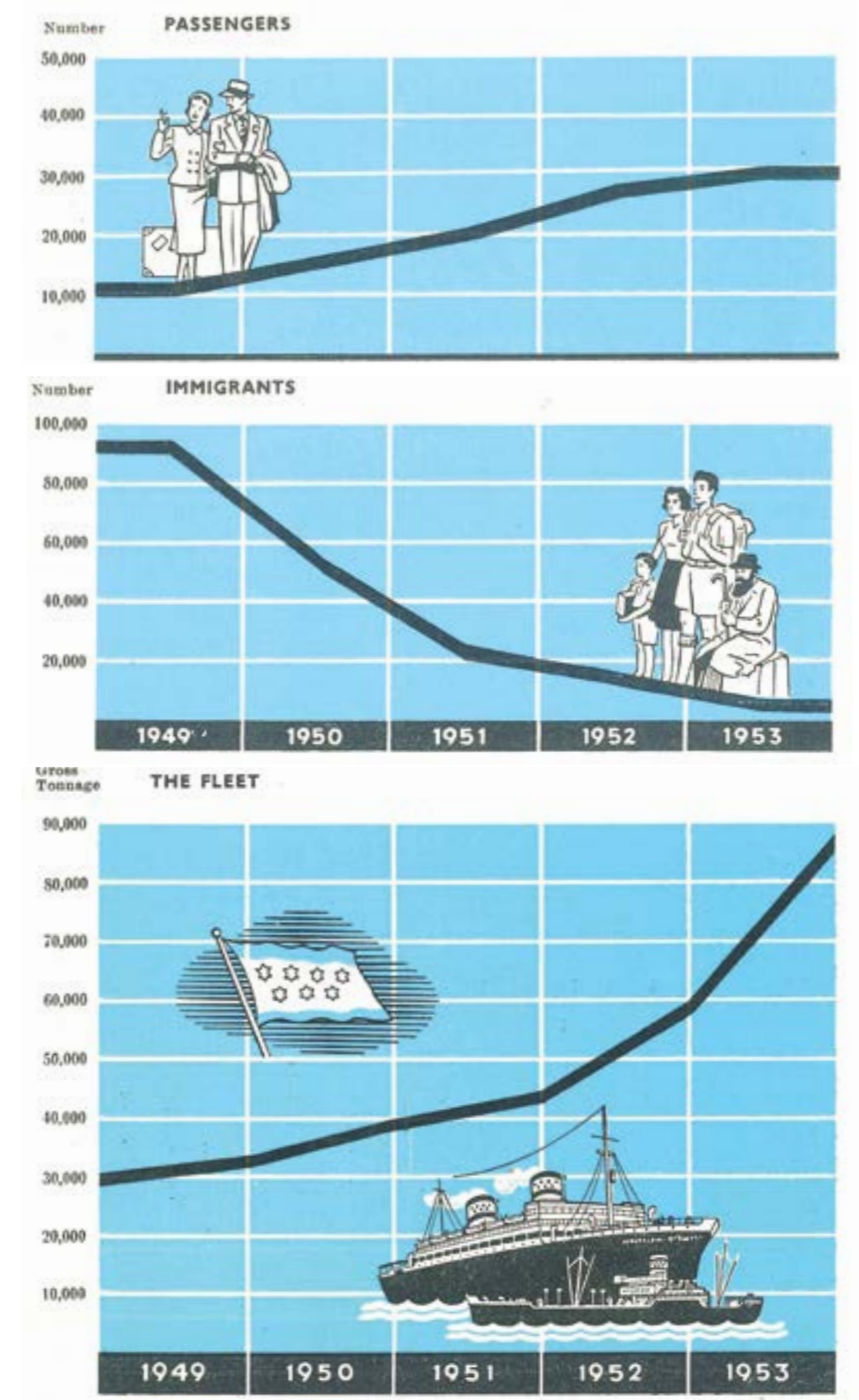
האנייה ארצה בציור של האמן האיטלקי פאולו קלודיק, 1949



Nearly 100,000 refugees and immigrants arrived in Israel on Zim ships in 1948 and 1949



כ-100,000 פליטים ועולים הגיעו ארצה על אוניות צים בשנים 1948 ו-1949



המעבר מהובלת עולים לתיירות, לצד צמיחת הצי, הומחשו באיורים בדו"ח השנתי של צים לשנת 1953
 The transfer from immigrants ships to tourism as well as the fleet expansion are demonstrated in these graphs from Zim's annual report of 1953

בשנת 1957 הובילה אברהם גרץ לארץ את קרקס מדראנו, שהקסים את ילדי הארץ. זאת היתה שירת הברבור של האונייה שיצאה משירות זמן קצר אחר כך.

In 1957, the Avraham Graetz carried the famous Italian circus, the Cirque Medrano, on a visit to Israel, enchanting children around the country. That was the ship's swan song and it was decommissioned soon after.



סרג'יה מועזת באניה ישראלית

בהתקפת עציבים איים רב הובל על בן גוריון: „תמנה את אבי שר התחבורה ולא-אטביע את האניה“. ננקטו כל האמצעים והלמה הסכנה לאניה ולעובדיה



האב והאם: הילל בן-טל, יוזם קרקס מדראנו והאב אברהם גרץ ורוב הובל את הצי

סרג'יה מועזת הובלה על האניה הישראלית אברהם גרץ בלב ים. רב הובל הצעיר של לה אדן גרץ, קיבל את קסת עציבים וכי-ימים והתעצבנה האניה על 30 אנשי הצוות של לה נמיס והאיטנטים. בדרך נמיס וירק לסאנדרה תחת סיקורו וסלמנו עד אשר לא יוכל להשיג תלש עזרי רק עכשיו מנכסו כל האמצעים הדרושים יבוא האניה ואנשיה מכל סכנה.

האב והאם: הילל בן-טל, יוזם קרקס מדראנו והאב אברהם גרץ ורוב הובל את הצי. סרג'יה מועזת הובלה על האניה הישראלית אברהם גרץ בלב ים. רב הובל הצעיר של לה אדן גרץ, קיבל את קסת עציבים וכי-ימים והתעצבנה האניה על 30 אנשי הצוות של לה נמיס והאיטנטים. בדרך נמיס וירק לסאנדרה תחת סיקורו וסלמנו עד אשר לא יוכל להשיג תלש עזרי רק עכשיו מנכסו כל האמצעים הדרושים יבוא האניה ואנשיה מכל סכנה.

האב והאם: הילל בן-טל, יוזם קרקס מדראנו והאב אברהם גרץ ורוב הובל את הצי. סרג'יה מועזת הובלה על האניה הישראלית אברהם גרץ בלב ים. רב הובל הצעיר של לה אדן גרץ, קיבל את קסת עציבים וכי-ימים והתעצבנה האניה על 30 אנשי הצוות של לה נמיס והאיטנטים. בדרך נמיס וירק לסאנדרה תחת סיקורו וסלמנו עד אשר לא יוכל להשיג תלש עזרי רק עכשיו מנכסו כל האמצעים הדרושים יבוא האניה ואנשיה מכל סכנה.

האב והאם: הילל בן-טל, יוזם קרקס מדראנו והאב אברהם גרץ ורוב הובל את הצי. סרג'יה מועזת הובלה על האניה הישראלית אברהם גרץ בלב ים. רב הובל הצעיר של לה אדן גרץ, קיבל את קסת עציבים וכי-ימים והתעצבנה האניה על 30 אנשי הצוות של לה נמיס והאיטנטים. בדרך נמיס וירק לסאנדרה תחת סיקורו וסלמנו עד אשר לא יוכל להשיג תלש עזרי רק עכשיו מנכסו כל האמצעים הדרושים יבוא האניה ואנשיה מכל סכנה.

האב והאם: הילל בן-טל, יוזם קרקס מדראנו והאב אברהם גרץ ורוב הובל את הצי. סרג'יה מועזת הובלה על האניה הישראלית אברהם גרץ בלב ים. רב הובל הצעיר של לה אדן גרץ, קיבל את קסת עציבים וכי-ימים והתעצבנה האניה על 30 אנשי הצוות של לה נמיס והאיטנטים. בדרך נמיס וירק לסאנדרה תחת סיקורו וסלמנו עד אשר לא יוכל להשיג תלש עזרי רק עכשיו מנכסו כל האמצעים הדרושים יבוא האניה ואנשיה מכל סכנה.

האב והאם: הילל בן-טל, יוזם קרקס מדראנו והאב אברהם גרץ ורוב הובל את הצי. סרג'יה מועזת הובלה על האניה הישראלית אברהם גרץ בלב ים. רב הובל הצעיר של לה אדן גרץ, קיבל את קסת עציבים וכי-ימים והתעצבנה האניה על 30 אנשי הצוות של לה נמיס והאיטנטים. בדרך נמיס וירק לסאנדרה תחת סיקורו וסלמנו עד אשר לא יוכל להשיג תלש עזרי רק עכשיו מנכסו כל האמצעים הדרושים יבוא האניה ואנשיה מכל סכנה.

האב והאם: הילל בן-טל, יוזם קרקס מדראנו והאב אברהם גרץ ורוב הובל את הצי. סרג'יה מועזת הובלה על האניה הישראלית אברהם גרץ בלב ים. רב הובל הצעיר של לה אדן גרץ, קיבל את קסת עציבים וכי-ימים והתעצבנה האניה על 30 אנשי הצוות של לה נמיס והאיטנטים. בדרך נמיס וירק לסאנדרה תחת סיקורו וסלמנו עד אשר לא יוכל להשיג תלש עזרי רק עכשיו מנכסו כל האמצעים הדרושים יבוא האניה ואנשיה מכל סכנה.

The Adventures of the Avraham Graetz

The Avraham Graetz, one of the first ships Zim purchased, was bought in 1952 from Heinz Graetz, the owner of the M. Dizengoff company. It was commanded by the owner's son, Adan. In a temporary bout of insanity, Adan sent threatening telegrams to the prime minister, using flowery biblical terms to demand that his father be appointed transportation minister. The tragicomic episode made big headlines, but the ship's crew promised Graetz that they would never be interviewed on the subject, allowing the storm to blow over.

In 1958, under the command of Captain "Ike" Aharonovich, the Avraham Graetz experienced a fuel shortage on its way to the United States. In order to avoid the expense of being towed to safety, the captain instructed that the wooden lids of the storage compartments be burned in the furnaces, allowing the ship to successfully reach its destination.



בתצלום: צוות מלחי הסיפון של אברהם גרץ. מימין: המלח מתי מורגנשטרן, לימים מנכ"ל החברה בשנים 1984-1994. Pictured: The crew of the Avraham Graetz. On the right: sailor Matty Morgenstern, later to become Zim's President & CEO from 1984-1994.

הרפתקאות אברהם גרץ

אברהם גרץ היתה אחת מאוניותיה של חברת מ. דיזנגוף, שנרכשה על ידי צים מידי בעליה, היינץ גרץ, ב-1952. בנו של הבעלים, אדן גרץ, שפיקד עליה, ניסח בלביים בהתקף של אובדן שפיות זמני מברקים מאיימים שאותם מיען אל ראש הממשלה, בהם דרש - תוך שימוש בגידופים בלשון מקראית - למנות את אביו לשר התחבורה. הפרשה הטרג-קומית יצרה כותרות גדולות, אולם מלחי האונייה התחייבו בפני גרץ שלא יתראיינו בנושא, והפרשה התפוגגה.

האונייה המשיכה לשרת בצים. ב-1958, בפיקודו של אייק אהרונוביץ', בדרך לארצות הברית, אול הדלק באונייה. כדי להימנע מגרירה יקרה, הורה רב החובל להסיק את הודוים במכטי העץ של המחסנים, והוביל אותה בשלום ליעדה.





יציאה למרחב Broadening Horizons

Broadening Horizons

The people of Zim felt their confidence grow, after overcoming the many obstacles they had faced in order to build a fleet and successful shipping lines under the most difficult conditions. They came to recognize their own ability to expand, build strong foundations and stand shoulder to shoulder with the major players in the world of international shipping.

The thirty-six ships that were built in Germany from 1954 through 1960 as part of war reparations included modern passenger and cargo ships as well as cutting-edge specialty ships such as tankers, refrigeration ships and bulk carriers. These allowed Zim to establish routes around the globe and set up offices in hundreds of port cities. Dr. Wydra's vision of a million-ton cargo capacity was quickly changing from a distant dream to an exciting reality.

Zim's success attracted the attention of developing nations around the world, striving to establish their own merchant fleets. Ghana was the first country to try to follow Zim's model, with its government forming a partnership with Zim to establish the Black Star Line. This led to another partnership with Burma, where the Five Star Line was established. Meanwhile, Zim was busy creating a network of business relationships and trade routes throughout Africa and Asia. The company also sent its ships to the Great Lakes and the west coast of the US, as well as to South America and Australia, building vibrant commercial ventures worldwide. The number of international routes came to rival the number of "home lines" that reached in and out of the ports of Israel.

יציאה למרחב

העמידה באתגרי הימים הראשונים והקשים ובניית צי וקווי ספנות בתנאים-לא-תנאים, חיזקו את ביטחונם העצמי של אנשי צים. גברה ההכרה ביכולתה של החברה להתרחב, להתבסס ולמצוא את מקומה כשווה בין שווים במעדרן הבינלאומי של חברות הספנות.

36 אוניות השילומים שנבנו בגרמניה בין השנים 1954-1961 כללו אוניות נוסעים ומשען מודרניות לצד אוניות מתמחות וחדישות לזמנן - מכליות, אוניות קירור ואוניות צובר. צים הקימה קווי סחר ליעדים בכל רחבי העולם, ונציגויות במאות ערי נמל. חזונו של ד"ר וידרא - כושר הובלה של מיליון טון - שרק שנים מועטות קודם לכן נראה כחלום, קדם עור וגידים במהירות.

הצלחתה של צים עוררה עניין במדינות מתפתחות ששאפו להקים צי סוחר משלהן. הראשונה שבהן היתה גאנה, שם הקימו אנשי צים בשיתוף עם הממשלה את חברת קו הכוכב השחור, ובעקבות ההצלחה הזאת נוצר שיתוף פעולה עם בורמה, שם הוקם קו חמשת הכוכבים. בד בבד פיתחה צים קשרי מסחר וקווי סחר נוספים באפריקה ובאסיה. החברה שלחה את אוניותיה לאגמים הגדולים של ארצות הברית, לחוף המערבי של אמריקה, לדרום אמריקה ולאוסטרליה - יחמות מסחריות תוסטות וחובקות עולם. הקווים הבינלאומיים השתוו בהיקף פעילותם ל"קווי הבית", אלה הפוקדים את נמלי ישראל.

הפלגת הבכורה של האונייה נגבה II, גרמניה 1958
Negbah II on its maiden voyage, Germany 1958

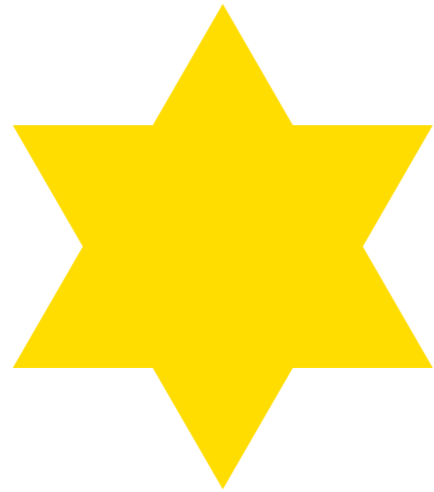
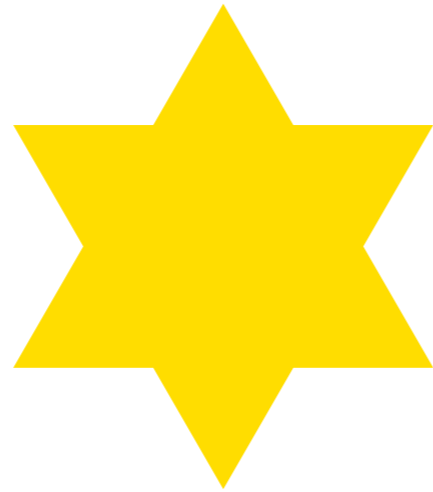


"חברת צים הפכה להיות אחת מחברות הספנות החדישות, המבוססות והמוכרות הן בסחר הים הלאומי והן בסחר הבינלאומי"

ד"ר נפתלי וידרא, ממונהלי צים, 1961

"Zim has become one of the most innovative, well-established and recognized shipping companies, for both national and international commerce."

Dr. Naftali Wydra, Zim CEO, 1961



Reparations Ships

German reparations were the subject of heated political debates in the young State of Israel. However, Zim's leadership took advantage of them with an ambitious and detailed procurement plan. German shipyards were clamoring for employment and, with oversight from Zim's new planning and shipbuilding department, they laid the groundwork for a modern and specialized merchant fleet. The reparations agreements created favorable financial conditions, but

did not directly pay for the cost of the ships, which instead came entirely out of Zim's budget.

The launching of a new ship became a routine event in this era, accompanied by the ceremonial breaking of a champagne bottle on the ship's bow for luck and safe travels, in the best maritime tradition.

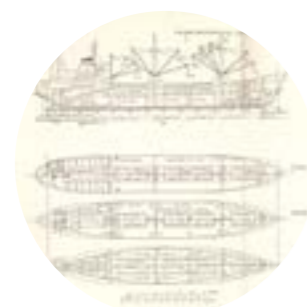
אוניות שילומים

קבלת השילומים מגרמניה הייתה נושא לפולמוס פוליטי לווהט במדינת ישראל הצעירה, אולם משהתקבלה ההחלטה לקבל סחורות ומוצרים מגרמניה, הייתה הנהלת צים מוכנה עם תכנית הצטיידות שאפתנית מפורטת שעתידיה הייתה לשנות את עתידו של צי הסוחר. בניית אוניות השילומים סיפקה תעסוקה למספנות הגרמניות ששיוועו לעבודה והניחו תשתית לצי סוחר מודרני ומתמחה. צים הקימה אגף לתכנון ובניית אוניות, וצוותים מטעם צים פיקחו על הבנייה

במספנות הגרמניות. הסכם השילומים העניק תנאים פיננסיים נוחים - אולם צים שילמה את מלוא העלות של האוניות מתקציבה. השקת אוניות הפכה לעניין כמעט שגרתי באותה תקופה, וכך גם השיקט המסורתי בו מנפצת "הגברת המשיקה" בקבוק שמפניה אל חרטום האונייה, ומאחלת לה ולמפליגים בה, כמיטב המסורת הימית, מסעות בשוחים.



אלון Alon



יָרְדֵן Yarden



אשדוד Ashdod



רִימון Rimon



צפת Tsefat



קיסריה Kesarya



שקמה Shiqma



אשל Eshel



שומרון Shomron



תמנע Timna



אשכול Eshkol



יהודה Yehuda



בשור Besor



לכיש Lachish



דגן Dagan



דגניה Deganya



עין גדי 1 En Gedi 1



יפו Yaffo



גדרה Gedera



ציון Zion



אתרוג Etrog



תיאודור הרצל Theodore Herzl



ירושלים Jerusalem



קדמה 2 Kedmah 2



ישראל Israel



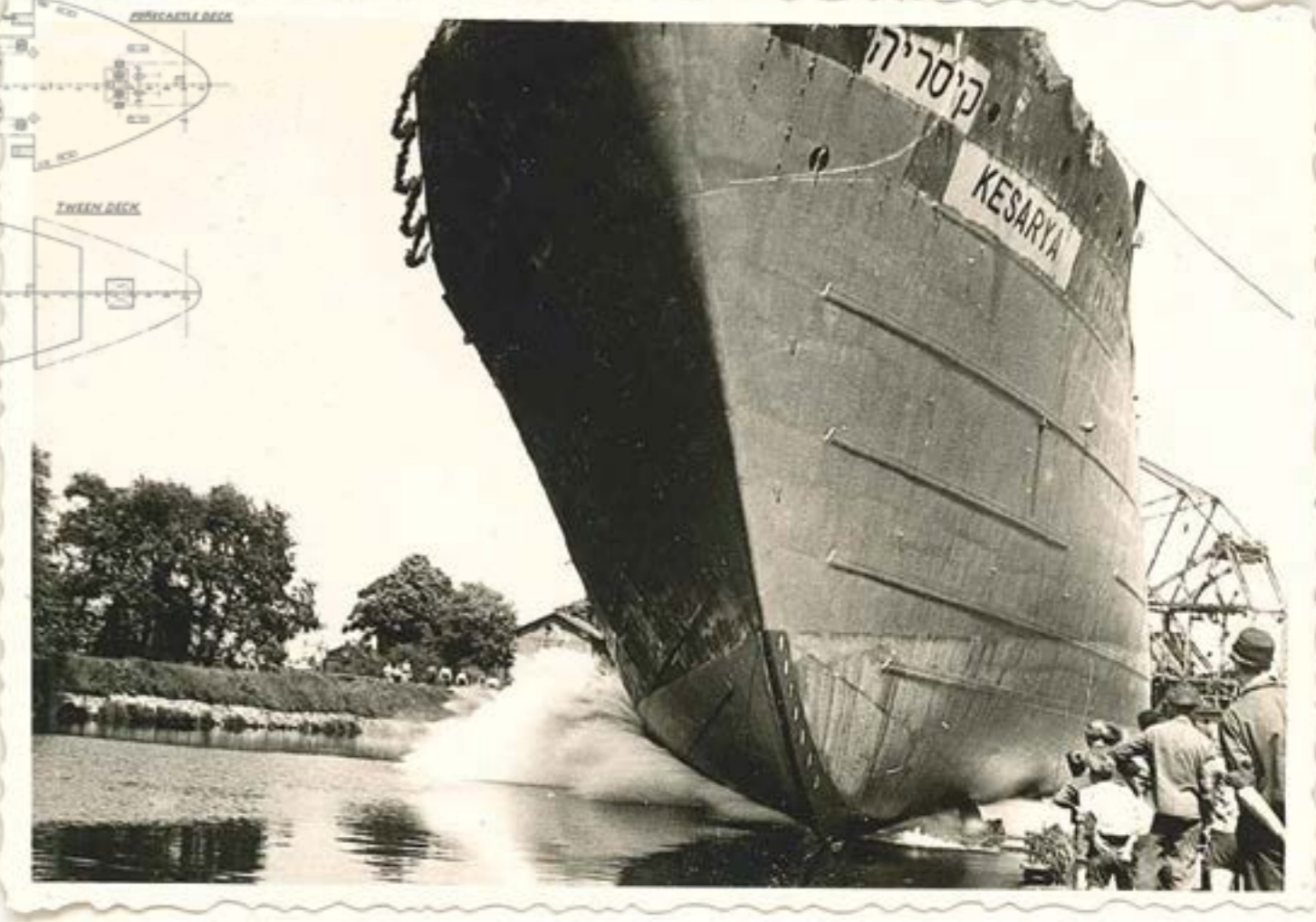
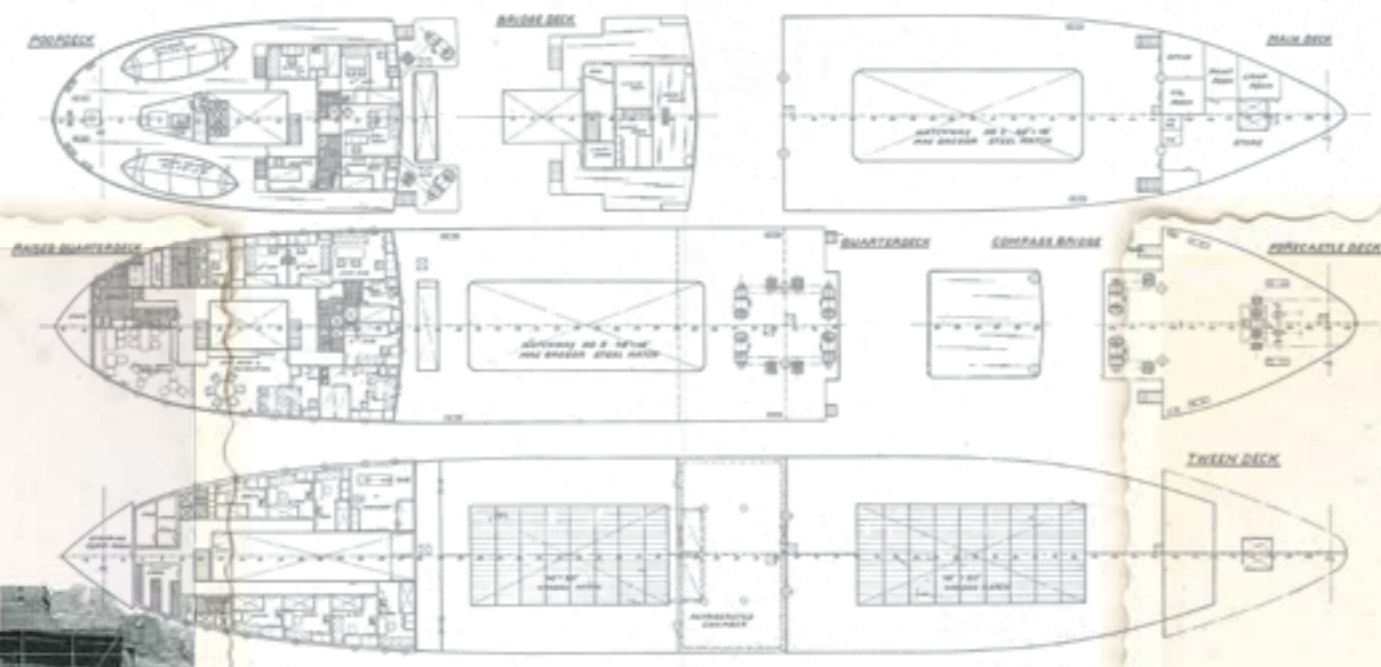
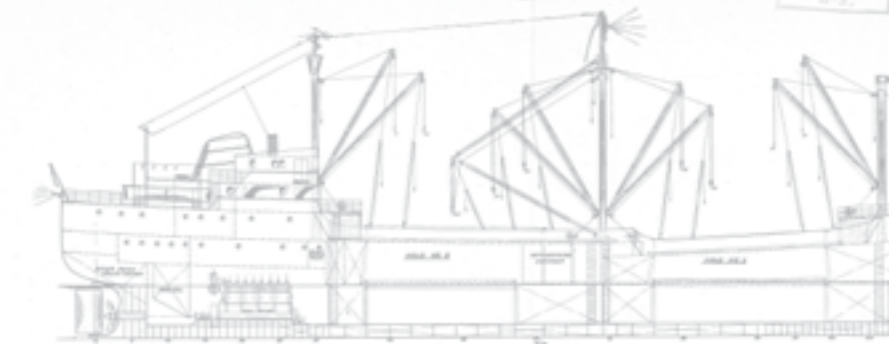
עתלית Atlit



טבריה Tveria



אמפל Ampal



השקת א. מ. מצדה

ההגיון הוסיף כשי 770 מספרה - והיא עומדת להיטק ביום שבת 18.5.60 בשעה 21.00 שני שעות לפני שעת צאתה לים. ה-770 היא ספינת ימי-האוקיינוס הראשונה במדינת ישראל, והיא תהיה אחת מהספינות המובילות המיוצרות במפעל החדש של חברת הימאות הישראלית, המפעל החדש של חברת הימאות הישראלית, המפעל החדש של חברת הימאות הישראלית.

ההגיון הוסיף כשי 770 מספרה - והיא עומדת להיטק ביום שבת 18.5.60 בשעה 21.00 שני שעות לפני שעת צאתה לים. ה-770 היא ספינת ימי-האוקיינוס הראשונה במדינת ישראל, והיא תהיה אחת מהספינות המובילות המיוצרות במפעל החדש של חברת הימאות הישראלית, המפעל החדש של חברת הימאות הישראלית, המפעל החדש של חברת הימאות הישראלית.

השקת א. מ. מצדה

ההגיון הוסיף כשי 770 מספרה - והיא עומדת להיטק ביום שבת 18.5.60 בשעה 21.00 שני שעות לפני שעת צאתה לים. ה-770 היא ספינת ימי-האוקיינוס הראשונה במדינת ישראל, והיא תהיה אחת מהספינות המובילות המיוצרות במפעל החדש של חברת הימאות הישראלית, המפעל החדש של חברת הימאות הישראלית, המפעל החדש של חברת הימאות הישראלית.

ההגיון הוסיף כשי 770 מספרה - והיא עומדת להיטק ביום שבת 18.5.60 בשעה 21.00 שני שעות לפני שעת צאתה לים. ה-770 היא ספינת ימי-האוקיינוס הראשונה במדינת ישראל, והיא תהיה אחת מהספינות המובילות המיוצרות במפעל החדש של חברת הימאות הישראלית, המפעל החדש של חברת הימאות הישראלית, המפעל החדש של חברת הימאות הישראלית.



▲ השקת דרמטי של אינית השילומים קיסריה במספנות מאייר (Jos L. Meyer) בעיר פפנובורג שעל נהר האמס בצפון גרמניה, באוגוסט 1958. קיסריה היתה אוניית משען כללי, וברבות הימים הפכה לאינית אימונים להכשרת ימאים וקצינים. שמה שונה לדרו - על שם הרמטכ"ל דוד אלעזר, שהיה יו"ר הדירקטוריון של צים ב-1974

The dramatic launching of the reparations ship Kesarya from the Jos L. Meyer shipyard on the Ems river in Papeburg, Germany, August 1958. The Kesarya was a general cargo ship and went on to become a training ship for both sailors and officers. Years later, the ship was renamed Dado in honor of David Elazar, who became the Chairman of Zim's Board of Directors in 1974.

▲ האונייה מצדה (בעמוד הבא) הושקה במאי 1960 במספנות דויטשה וורפט בהמבורג, היעברת המשיקה" היתה לאה פנקס, רעייתו של שר התחבורה

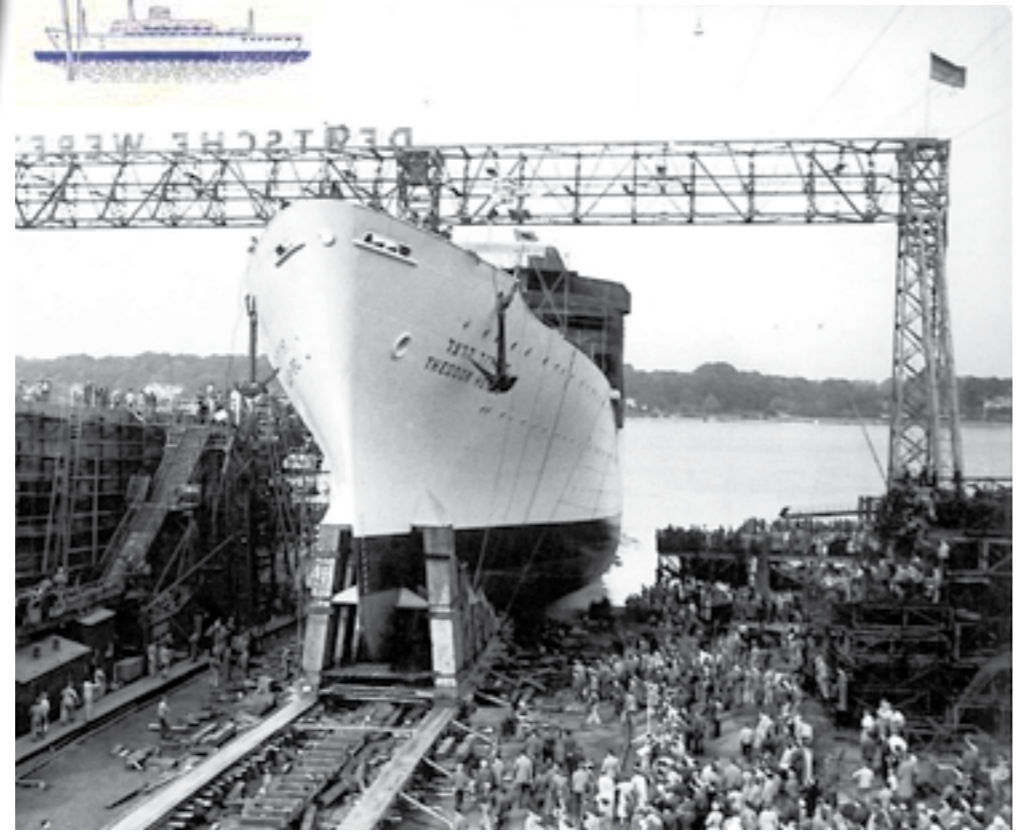
The Bulk Carrier Mezada (originally spelled Massada; picture on the next page) was launched in May 1960 at the Deutsche Werft shipyards in Hamburg. The "Launching Lady" was Lea Pinkas, wife of the Transportation Minister.



תיאודור הרצל נבנתה ב־1957 בגרמניה, במסגרת הסכם השילומים. היו בה 57 תאים של מחלקה ראשונה וארבע סוויטות מפוארות. כל התאים והאולמות היו ממוזגים. היו בה שני אולמות מפוארים: "הרצל" ו"אלטנולנד", שאליהם הצטרפו כמה בארים, בריכת שחייה, אולם קולנוע ובית כנסת. הפלגת הבכורה שלה לזוטה בקבלות פנים רשמיות בכמה נמלים, שעליהן דווח בהתרגשות עצומה בתקשורת. האונייה נשארה בשירות צים עד שנת 1969.

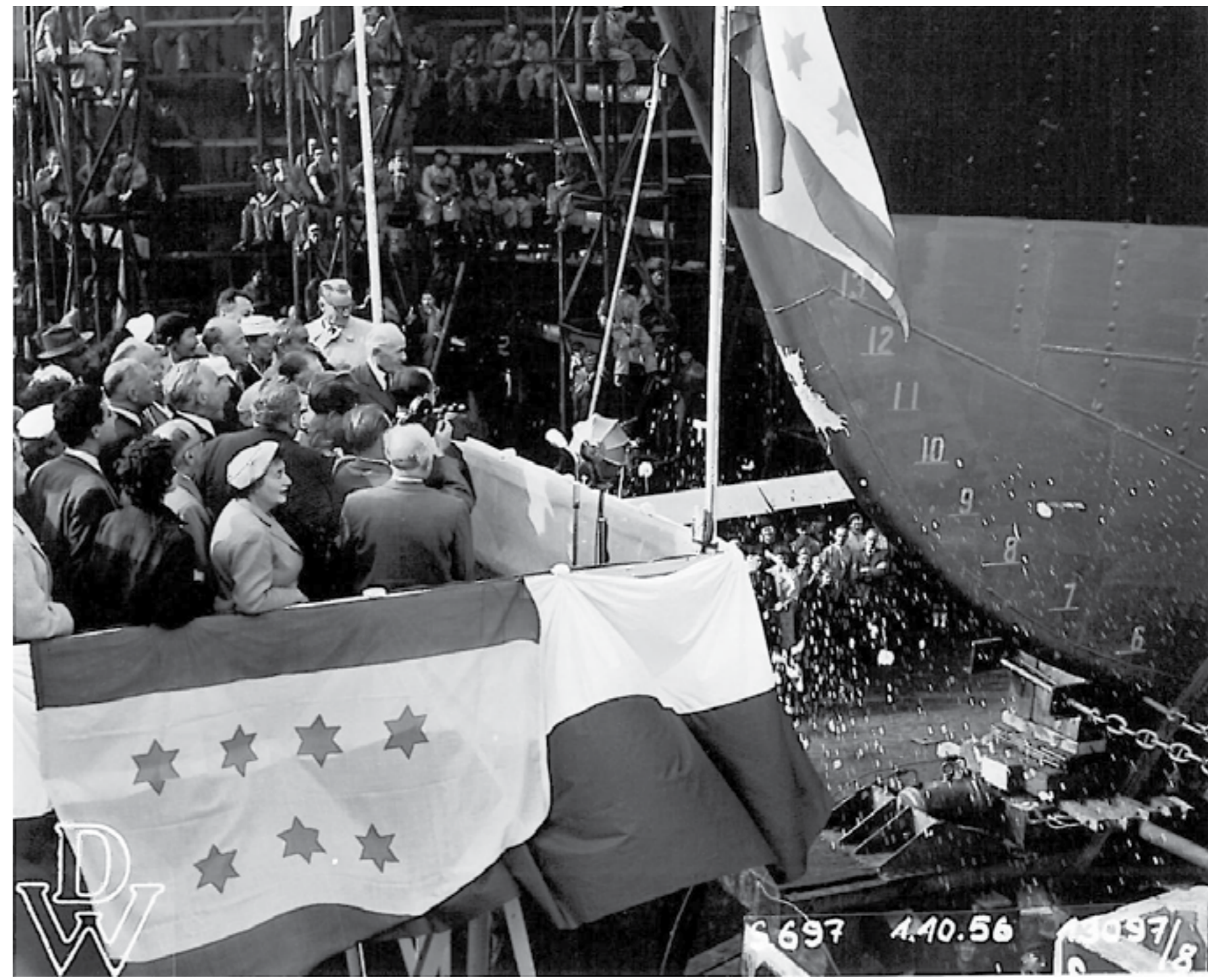


The Theodore Herzl was built in Germany in 1957, as part of the reparations agreements. It included fifty-seven first-class cabins and four luxurious suites. All the cabins and public rooms were air-conditioned, including the two grand halls, called "Herzl" and "Altneuland," the ship offered a number of bars, a swimming pool, movie theater and synagogue. Its maiden voyage included official receptions at a number of ports, accompanied by enthusiastic media fanfare. The ship continued to serve Zim until 1969.



המונים המתונו על הציף בבואנוס איירס כאשר תיאודור הרצל הגיעה לשם בפעם הראשונה עם פתיחת הקו לדרום אמריקה

Crowds await the arrival of the Theodore Herzl on the Buenos Aires docks during the ship's first voyage on the South America route.





משש ברכה לכבוד הגעת הבכורה של האונייה ציון לנמל ניו-יורק, 1956
The port of New York offers a royal welcome to the S.S. Zion
after its maiden voyage



הדגל ההנולינגן על שבעת כוכביו, המתנוסס על ראש התורן של "ירושלים", מתנוקל גם על פס אנזיות הניסעים והמשא האחרות של חברת "צ'ים", הנחשבות כיום הנאמנות של אלפי ימאים ישראליים צעירים, המספלינות על פני שבעת הימים. ימרות הצי הספחרי הישראלי שלאתר המלחמה הונחו כבר ב-1965, כאשר הסוכנות היהודית, הסדרות העובדים הכללית והתנכל היפי לישראל יסרו את "צ'ים", חברת השיפ הישראלית.

כאן על ספוגייהאי גיה הנרחבים, שקוע בכסאי הנוח צופות עיניך באינסוף הגלים הזוהרים לאור השמש, ובתי כלת הים והשמים המתמוגים באופק ואתה מוצא מרגוע לגוף ושלוות-נפש אמיתית. גם ילדיך שיסעו אתך יזכו לטפול נאות. חדר מיוחד לאוכל ולגורי פש עומד לרשות הנוסעים הצעירים ומטפלת מוסמכת דואגת לנוחיותם.

למעלה: מתוך עלון פרסום לאונייה ירושלים, שנות ה-50' משמאל: משלחת נוער מפליגה על סיפון תיאודור הרצל
 Above: from a brochure advertising the S.S. Jerusalem in the 1950s. Left: a youth delegation sailing on the S.S. Theodore Herzl.





ISRAEL
HAIFA

2

נופשים על סיפון האונייה ישראל, נמל ניו-יורק, 1957
Vacationing on the S.S. Israel, New York, 1957

03

שלום על הגלים "Shalom" on the Waves

"Shalom" on the Waves

The 1950s and 60s saw the end of the era when dilapidated relics would carry immigrants from precarious situations. These relics were replaced by modern, attractive passenger ships that the newspapers at the time referred to as Zim's luxury cruise ships.

Passenger ships were the common means of transportation before the age of cheap air travel; but Zim's directors quickly understood that the company's business focus had to shift to tourism. They began offering floating luxury hotels that sailed to exotic destinations and provided a unique experience for passengers.

Zim's ships also became floating embassies for the State of Israel. The passenger ships' names and the way their services were advertised, strongly emphasized that they were Israeli ships – a new, unique element in the passenger ship industry. Throughout their years at sea, these ships carried many celebrities of the period – singers, actors and artists, along with ambassadors and heads of state.

The fleet's flagship vessel, Shalom, a luxury transatlantic ship built to the highest standards at the St. Nazaire shipyard in France, symbolized both the peak and the decline of the era. In the late 1960s, the financial difficulties weighing upon the Shalom and the entire cruise ship fleet, led to the sale of the ship and to the elimination of all of Zim's passenger routes. The ship remained as a happy memory for the thousands of passengers and crew members who had traveled on the Shalom and the other Zim cruise ships, including Zim employees who had been invited to spend their annual vacations onboard.

שלום על הגלים

בשנות ה-50 וה-60 של המאה ה-20 הפכו אוניות המהגרים הרעועות של ראשית הדרך לאוניות נוסעים מודרניות ומושכות-עין, שכוננו בעיתונות של אותם ימים "אוניות עינוגים". הימים שבהם הובלו מאות עולים בתנאים קשים, חלפו ללא שוב.

אוניות הנוסעים שימשו אמצעי תחבורה נפוץ בטרם הפכו טיסות לאמצעי תחבורה מקובל חזל יחסית; אבל מנהלי החברה הבינו במהירות שהמוקד העסקי חייב להיות תיירות - אוניות פאר שהן מלונות צפים, המעניקות חוויה ייחודית לנוסעיהן ומפליגות ליעדים אקזוטיים.

במקרה של צים, היה לאוניות הללו תפקיד נוסף: הן היו שגרירות צפות של מדינת ישראל. שמותיהן של אוניות הנוסעים והאופן שבו פורטמו השירותים שניתנו בהן הדגישו את היותן אוניות ישראליות - גודם חדש וייחודי בענף אוניות הנוסעים. הרבה ידוענים של התקופה, זמרים שחקנים ואמנים, לצד ראשי מדינות ושגרירים, התארחו על סיפונייהן של אוניות הנוסעים של צים.

את שיאה של התקופה - וגם את סיומה - סימלה אוניית הדגל של הצ'י, שלום. היא נבנתה במספנות סנש נזאר בצרפת והיתה אוניית פאר טראנסאטלנטית בסטנדרטים הגבוהים ביותר של התקופה. אבל לקראת סוף שנות ה-60 הכבירו עליה ועל צי אוניות הנוסעים כולו קשיים פיננסיים, שהובילו למכירתה ולחיסול הענף. שלום ושאר אוניות הנוסעים של צים הותירו זיכרונות מתוקים לרוב בלבבותיהם של אלפי נוסעים, וגם אצל אנשי הצוות ועובדי צים, שזכו להפליג על סיפונייהן במסגרת הנופש השנתי שלהם.

האונייה שלום מגיעה לחיפה, 1964

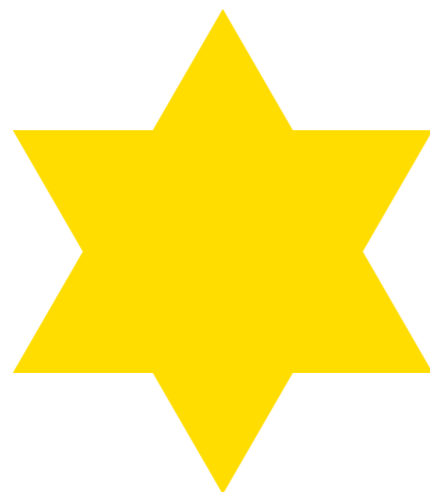
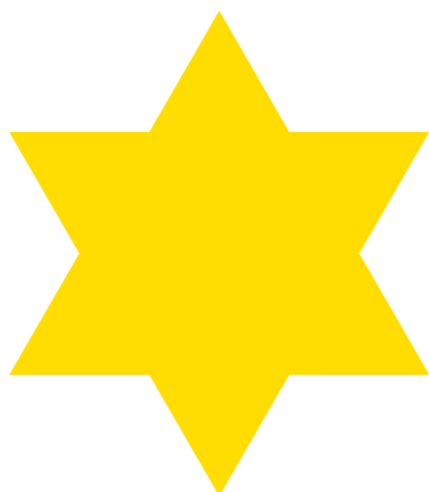
The S.S. Shalom arriving at Haifa on its maiden voyage, 1964

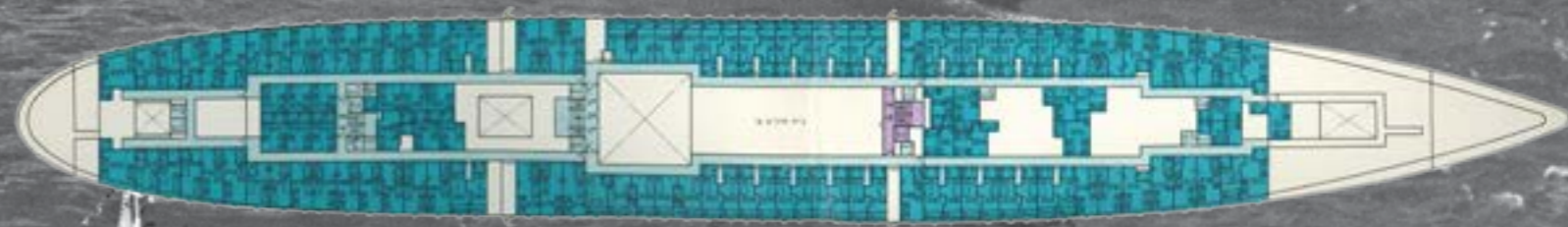
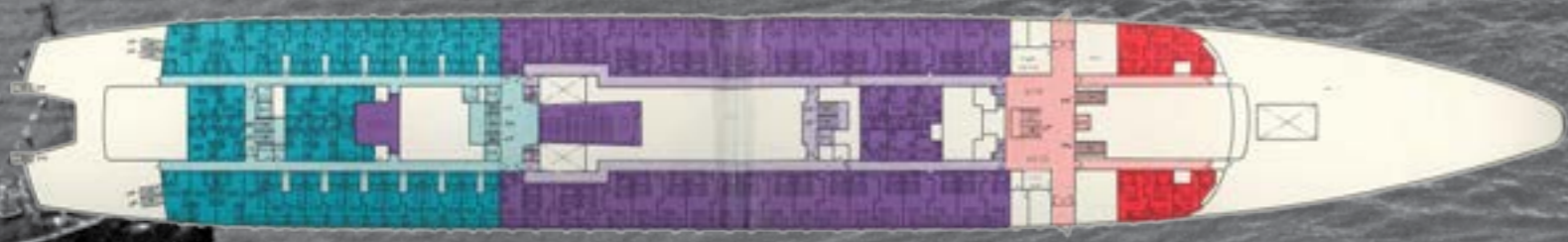


"אלה הן השנים המכריעות של צים ושל הספנות הישראלית. ישראל וחברת צים רשמו אפוס ימי גדול. משוררים לא שרו עליו בשירתם; רושמי העתים לא נתפנו להערכתו. אפוס מודרני רב-עלילה ומעללים, מיוחד במינו"
צבי הרמן, מנהל קווי הנוסעים של צים

"These were the decisive years for **Zim** and for Israeli shipping. Israel and **Zim** played out a great nautical epic, unsung by poets and unrecorded by historians. But this modern, layered, adventurous epic was entirely one of a kind."

Zvi Herman, Manager of **Zim** Passenger Lines







▲ בכירי הארכיטקטים והמעצבים של ישראל, בהם אל מנטפלד ודורה גד, מתכנני בניין הכנסת ועוד בניינים אייקוניים, תכננו את עיצוב הפנים שלה. בתצלום: דורה גד בעת עבודתה הבנייה של שלום בסנט נזאר, 1963

All the Shalom's interiors were designed by renowned Israeli architects and designers, including Al Mansfeld and Dora Gad (designers of the Knesset building and other iconic structures). Photo: Dora Gad working on the Shalom at St. Nazaire, 1963.



▲ שלום היתה אונייה חסרת מזל; מחלוקות פוליטיות ליוו את בנייתה, קשיים כלכליים פגעו בה, ובאחת מהפלגותיה הראשונות היתה מעורבת בתאונה ימית טרגית

The Shalom was an unlucky ship: political disputes accompanied its construction, economic difficulties affected its operations and one of its first voyages was marred by its involvement in a tragic marine accident.



The Dream is Over

The Shalom, an extravagant cruise ship built in St Nazaire, France, captured the hearts of many enthusiasts: the ship was a "floating modern art museum" providing unprecedented onboard luxuries and was the subject of an intensive advertising campaign. Although it only sailed with Zim for three years, the Shalom left behind many fond memories.



שלום - החלום שנגוז

שלום, אוניית הפאר השראנסאטלנטית שנבנתה במספנות בסנט. נזאר בצרפת, שבתה את דמיונם של רבים בארץ ובעולם. האונייה היתה "מוזיאון צף של יצירות אמנות מודרניות", הציעה תנאי מותרות ללא תקדים וחתה למסע פרסום אינטנסיבי. בצים שירתה רק 3 שנים, והותירה זיכרונות יפים.

A Local Way of Life

האופן שבו נראתה צים בעיני הציבור הישראלי היה חלק מן התמימות שאפיינה את ההווה הישראלית בשנות ה-50 וה-60 של המאה ה-20. כל ניסיון להתרפק בנוסטלגיה על הימים ההם לא יהיה שלם בלי אזכור של אוניות צים ומלחיהן שהילכו קסם על הציבור בישראל. אולי משום כך, קיבלו אוניות החברה ייצוגים רבים בספרות ובתרבות הפופולרית. אנשי צים, מצדם, גייסו לעתים למאמץ השיווקי שלהם את מיטב הכוחות האמנותיים והיצירתיים של התקופה. לא מעט מזכרות מחממות לב נותרו מאז.

Israelis regarded Zim with an innocence that reflected their way of life in the 1950s and 1960s. Nostalgic descriptions of the era could not be complete without mentioning Zim's ships and their sailors, who captivated the imagination of the Israeli public. This may explain why the company's ships were frequently featured in literature and popular culture. Zim's staff, on their part, recruited the period's best artists of all kinds to work on the company's marketing activities, resulting in quite a few heartwarming mementos.



נעמי שמר

נעמי שמר הלחינה שיר בשם "שלום על הגלים" עבור צים, כחלק ממסע הפרסום של האונייה. שכרה היה הפלגה על סיפונה של שלום לצרפת, חוויה משמעותית שמצאה ביטוי ביצירתה. לימים מצאה בתה של שמר, ללי, מכתב שיר שכתבה לה אמה מן האונייה שלום, והוא פורסם אחרי מותה של שמר כספר ילדים בשם "איך זרחה לי השמש באונייה שלום", בשנת 2012. חיים חפר כתב את המלים לשיר "שלום על הגלים". בנוסף לזאת, גם יצא להפלגה בקריביים, וכתב בחרוזים על חוויותיו כנוסע.

Naomi Shemer Naomi Shemer composed a melody for Zim called "Shalom on the Waves", as part of the Shalom advertising campaign. In exchange, she received a trip to France onboard the Shalom. Shemer's daughter, Lali, later found a letter in verse that her mother had written to her from the Shalom, in which she demonstrated how much the voyage meant to her. In 2012, long after Shemer's death, the letter was published in a children's book called "How the Sun Shone for Me on the Shalom." The lyrics to "Shalom on the Waves" were written by the famous Israeli poet, Haim Hefer. He also traveled with Zim to the Caribbean and wrote poetry about his experiences as a passenger.



נעמי שמר

תיאטרון חיפה להקת תיאטרון חיפה יצאה לפסטיבל ונציה ב-1963 על סיפונה של האונייה ירושלים. בתצלום נראית הלהקה עם רב החובל, מוותיקי הצי, טוביה (טפי) סמולנסק

Haifa Theater The Haifa Theater Troupe sailed to the 1963 Venice Festival onboard the Jerusalem. Photo: The troupe with Captain Tuvia (Tefi) Smolensk, a veteran of the fleet.



"תעלת בלאומילך", טרטו של אפרים קישון, הפך מאז הפקתו ב-1969 לסרט פולחן. שלט של משרדי צים מופיע בסצנות רבות בסרט. הקשר עם קישון התחיל עוד קודם לכן: החברה הזמינה אותו לכתוב הקדמה מבודחת לספרון קריקטורות שאותו הדפיסה עבור הנוסעים באוניותיה



The Zim office sign appears in many scenes in Ephraim Kishon's Blaumilch Canal, a film that started gathering a cult following as soon as it was released in 1969. Zim's relationship with Kishon began even earlier – the company asked him to write a humorous introduction to a cartoon booklet published for Zim cruise passengers.



שמוליק כץ

האמן שמוליק כץ, חבר קיבוץ געתון, צייר, מאייר וקריקטוריסט, שנודע באיורים שאייר ספרי ילדים רבים ובהם "דירה להשכיר" של לאה גולדברג, כמו גם יצירות רבות אחרות, ליווה במשך שנים רבות את צים ואת אנשיה, וציוריו הופיעו, בין השאר, בביטאון החברה

Shmulik Katz Artist Shmulik Katz worked with the Zim staff for many years, with his illustrations appearing in the company's journal and elsewhere. Katz, a member of Kibbutz Ga'aton, was a famous painter and caricaturist who also illustrated many children's books, including Leah Goldberg's "An Apartment for Rent".



ספר הילדים רבי-הקסם "חוצלארץ, חוצלארץ" של המשורר וסופר הילדים ע. הלל מספר על על צעיר ישראלי היוצא לראשונה מגבולות הארץ, על סיפונה של האונייה הראשונה של צים, קדמה, והוא לווה באיורים של שושנה היימן

The charming children's book, Abroad, Abroad, written by poet and children's author O. Hillel and illustrated by Shoshana Heyman, tells of a young Israeli who goes abroad for the first time, sailing on Zim's first ship, Kedma.

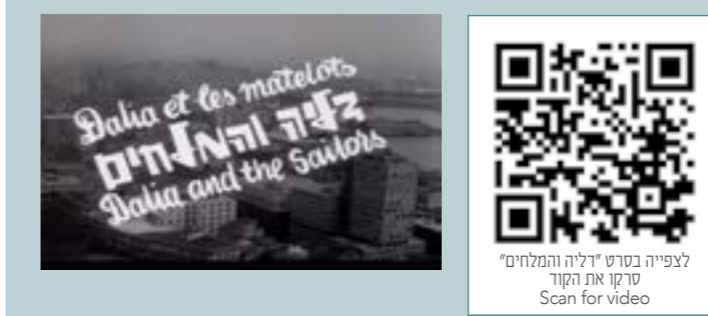


"הניסיון שלנו עם אוניות צים הוא בסימן ההוקרה ההדדית. אנו אף פעם לא מסיתים את הצוות נגד הקפטן, ואילו הנהלת צים מוסיפה באדיבותה לפני שמה של כל אונייה: 'אק', 'ז'סטטה יפה ודאויה להערכה'."

אפרים קישון, מתוך הקדמה לספר "חיכוך של נפטון", יצא בהוצאת צים, 1962.

"My encounters with Zim ships have always been of the friendliest. I never incite the crew against the Captain and Zim continue to paint my initials on the bow of all its good ships – a gallant gesture that is fully appreciated."

(Kishon's initials are the same as the Hebrew initials of "steamship".) Ephraim Kishon, introduction to the cartoon booklet "And Neptune Smiles", published by Zim in 1962.



בשנת 1964 הופק הסרט "דליה והמלחים", שנחשב נועז במחנה התקופה בגלל סצנה של עירום חלקי שהופיעה בו. בסרט השתתפו שלישיית גשר הירקון, רביעיית מועדון התיאטרון, שייקה אופיר ועוד, והוא צולם על אוניית המשא נתניה של צים.

In 1964, the movie Dalia and the Sailors, starring the Yarkon Bridge Trio, the Theater Club Quartet, Shaiko Ophir and others, was filmed on Zim's cargo ship Netanya. The film was considered controversial, due to a daring scene with partial nudity.

Art and Literature

תרבות ואמנות



Numerous artists, writers and intellectuals were distinguished guests aboard Zim ships throughout the 1950s and 1960s. from left, clockwise: British author Robert Graves (I, Claudius) on the *Theodore Herzl* (on the right); famous playwright Eugène Ionesco on the *Jerusalem* (second from left); poet Avraham Shlonsky on board the *Jerusalem*, 1962; artist Emmanuel Mané-Katz (right) is received on the *Zion*; Marc Chagall (second from left) on the *Theodore Herzl*; renowned Yiddish author Sholem Asch (near Captain Aczel) aboard *Kedmah*.

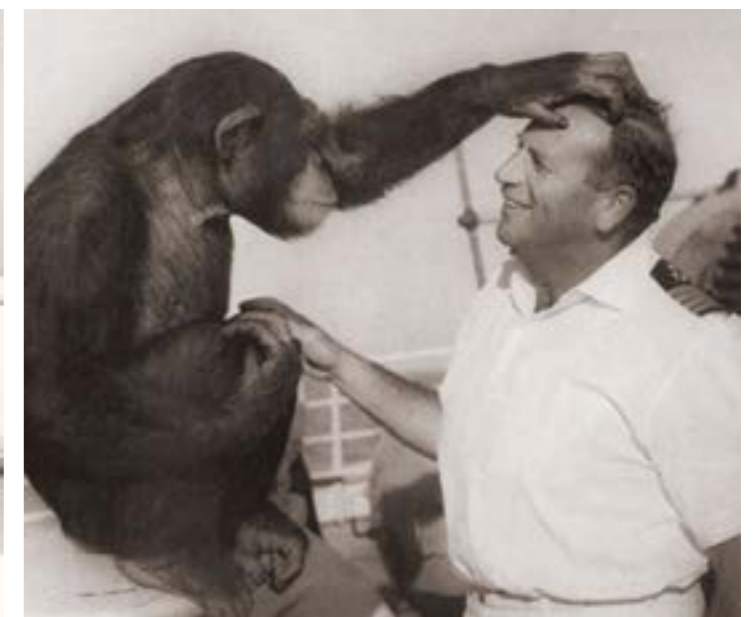
אמנים, סופרים ואנשי רוח היו אורחים נכבדים על אוניות צים בשנות ה-50 וה-60. משמאל למעלה עם כיוון השעון: הסופר הבריטי רוברט גרייבס ("אני קלאודיוס") על סיפונה של *תיאודור הרצל* (מימין); המחזאי הנודע אז'ן יונסקו (שני משמאל) הגיע ארצה על סיפונה של *ירושלים*; המשורר אברהם שלונסקי על סיפון *ירושלים*, 1962; האמן מאנה-כץ (הראשון מימין) מתקבל על סיפון *ציון*; הצייר מארק שאגאל (שני משמאל) הפליג ב*תיאודור הרצל*; הסופר היידי שלום אש (ליד רב החובל אקסל) על סיפון האונייה *קדמה* בדרכו לביקור בארץ.

Glory Days

ימי הזוהר

משמאל למעלה עם כיוון השעון: רב החובל אליעזר אקסל מארח את הזמרת דלידה על סיפון *תיאודור הרצל*, בעת צילומי הסרט "CHE FEMMINA"; הזמרת הפורטוגלית עמליה רודריגו על *תיאודור הרצל*; הזמרת שושנה דמארי על הסיפון; הקוף צייטה מסדרת סרטי "טרזן" פוגש את רב-חובל בן ברקוביץ - צוות ההסרטה הפליג על *תיאודור הרצל* מלוס אנג'לס; נערת ישראל לשנת 1958, רחל שפירי, עם רב החובל אבנר גילאי (פריידנברג) בדרכה לתחרות מיס עולם בלונדון

from left, clockwise:
Captain Eliezer Aczel hosts the singer Dalida on the deck of the *Theodore Herzl*, during the filming of "Che Femmina"; Portuguese singer Amália Rodrigues on the *Theodore Herzl*; singer on the deck; Captain Ben Berkowitz with Cheetah the chimpanzee, star of "Tarzan". The film crew sailing on the *Theodore Herzl*; Miss Israel 1958, Rachel Shafrir, on her way to the Miss World Pageant in London, with Captain Avner Gilai (Freudenberg).



Artists of the Floating World

The connection between Zim and the art world may not seem obvious, but for many decades, Zim ships and their crews have awakened the creativity of artists, including those who came as ship passengers, invited guests, or professionals tasked with providing the décor for passenger lounges. They found inspiration in the unique world of sea travel – a dynamic crossroads of nature, technology, commerce and global culture.

In honor of its 70th anniversary celebration, Zim sponsored a unique project in which seven international artists sailed on Zim lines, crossing oceans and creating artwork inspired by their journeys. Their works will be displayed in seven exhibits in port cities throughout the world.



עבודת קולאז' של האמן יוסף שלחין
Collage by artist Joseph Shalchin



עבודות של גרשון קניספל בהשראת הפלגה באוניית צים
Works by Gershon Knispel, inspired by sailings on board Zim's ships

אמני העולם הצף

הקשר בין צים לעולם האמנות אינו מובן מאליה, אבל במהלך עשרות שנים העניקו צים, אוניותיה ואנשיה השראה לאמנים; בהם כאלה שהפליגו על אוניותיה כנוסעים, אחרים שהזמנו לעטר בעבודות אמנות את אולמות הנוסעים, ומאוחר יותר אמנים שהצטרפו כאורחים לאוניות החברה, וספגו השראה מן העולם הימי – צומת דינמי של טבע, טכנולוגיה, מסחר ותרבות גלובלית.

לקראת יובל ה־70 העניקה צים חסות לפרויקט אמנות ייחודי, שבו יוצאים 7 אמנים בינלאומיים להפלגה בקווי צים, חוצים אוקיינוסים ויוצרים בהשראת המסע. יצירותיהם יוצגו בשבע תערוכות בערי נמל ברחבי העולם.



האמן דני קרוון היה אחד מקבוצת אמנים צעירים שהוזמנו ליצור במיוחד עבור אניית הפאר שלום. קרוון יצר שלושה ציורי קיר מרהיבים, שבמרכזם רעיון השלום, בטכניקה ייחודית, ואלה עיטרו את קירות אולם **מקסרת השלום** באונייה. היצירות מוצגות כיום במשרדי צים במטה החברה בחיפה

Artist Dani Karavan was one of the young artists commissioned to create artwork for the luxury ship *Shalom*. Karavan used unique techniques to create three stunning murals for the *Shalom's* Peace Pipe lounge, all centered on the theme of peace. The works are displayed today in Zim's corporate headquarters in Haifa.



מסוף הפריקה, ציור של מיכאל קובנר
The unloading wharf, painting by Michael Kovner





דני קרוון, ציור קיר מהאונייה שלום, 1964
Mural from the Shalom, Dani Karavan, 1964



שבחי אונייה
לא רק באוניות הנוסעים: הצי מפליג על קיבתו. טבח האונייה אינו דמות אקזוטיסטית מספר הרפתקאות ישראלי, אלא איש מקצוע הפועל בסביבה מקצועית יוצאת דופן ומאתגרת

Even a fleet of cargo ships sails on its stomach. The ship's cook isn't the old-fashioned colorful character from old adventure stories, but rather a consummate professional, working in an exciting, challenging professional environment.

A Taste of the Past

טעם של פעם

הנאה חמאה בכל הפלגה



מד דונשטוק טבח ראשי
זה שנים באניות
'צים'
יגיש לך ממיטב
המטעמים והמעדנים
חפרי נסיונו
ודוע רב שנים.
בתיאבון
ונסיעה טובה.



בנאמני לטעמה נעשה חיים טע בצים" שרוח ראשי צים לגייס את מיטב השפים ולהשקיע בתפריט גורמה כשר בנוסח אותם ימים.

לפסוק פה עלי... / דקטוריו לטניה אטרקט / פקטני / פת ודיקורן - טענה / איש בעל כקר כרים / פורקשים נעש קנה נפא פוקנים / אפיר בר כריל / פקרים / הקליא לקוח ספרים / קאן קל סובא / זולל / כנאי פה עקמו מאל: / קה עקלו / סוק פיסו / ופקת נקטינו כמו סוסינו / פקה פריטים שנים סיד ג-הקרים / יקלאנת סוקקת קל קנה זקל קרים / יכסי קספנה עקמו כקר / זקל קל נאקס - כקר קילונם קפיר / סלבר עזמת סלבר צרים סלבר פיות / סלבר סיני אטקפניה אסרות / אפיר קאן להקים / עליו פה סטיים / וטלה רענית נקפית / אקס ויכניות נקיש / יעני קרים כריים / נכרי - קנאוד צים' / לארי קעיר נכית פה סקת ריקטנו / זקל זקל / עכנו / זקת עקטנו אל כספון עני / זארי טנו / אולמו / הולמו / עקל / אולמו

A poem, singing the praises of the menu onboard a Zim cruise ship, describing the variety, the generous servings and the chef himself



Fulfilling the promise of its slogan "enjoy your trip, go by ship", Zim made sure to recruit the best chefs and invest in a gourmet kosher menu that reflected the tastes of the era.





לסרטון הפרסומת של אוניית הנוסעים
סקרו את הקוד
Scan for video

צ'ימ - עשה חיים - סע עם צ'ימ



Looking forward
to the further development of friendly relations
between Israel and the Allied States

ZIM
SEAS NAVIGATION CO. • WORLD-WIDE PASSENGER AND CARGO SERVICE

צ'ימ
שירותי נוסעים וטובי

צ'ימ
שירותי נוסעים וטובי

צ'ימ
שירותי נוסעים וטובי

צ'ימ
שירותי נוסעים וטובי

צ'ימ
שירותי נוסעים וטובי

EUROPE
SPRINGTIME IN EUROPE

ZIM

צ'ימ
שירותי נוסעים וטובי

צ'ימ
שירותי נוסעים וטובי

יש מה לראות בעולם...

צ'ימ - עשה חיים - סע עם צ'ימ

צ'ימ
שירותי נוסעים וטובי

חופה ונציה

צ'ימ
שירותי נוסעים וטובי

מתקיים מאת

צ'ימ
שירותי נוסעים וטובי

נדבור בנעימים

צ'ימ
שירותי נוסעים וטובי

To ISRAEL

by **ZIM Ships**

KEDMAH • NEGBAH • ARTSAH • GALILAH

NEW! FULLY AIR-CONDITIONED!
S. S. JERUSALEM
WEST INDIES
 CRUISES

FALL / WINTER SEASON
 1958-1959

ZIM Lines
 Cruise Management: TRAVELTYME CRUISE LINES, INC.

SHALOM
 סע להנאתך

סע באניות
צ'ים

ZIM

ZIM LINES
 This year the Shalom is celebrating Spring in the Caribbean. Come along just for the fun of it.

1962 Transatlantic SAILING SCHEDULE AND RATES
 ZIM ISRAEL NAVIGATION CO., LTD.

S.S. JERUSALEM

ZIM ISRAEL NAVIGATION COMPANY LTD.

Voyager sans soucis... vers Israël par bateaux ZIM

À ISRAEL VIA O LUMINOSO MEDITERRANEO
 EM UM DOS NAVIOS DA ZIM

VIAGGI SUL MEDITERRANEO VERSO ISRAELE

TRANSLANTIC ISRAEL SAILING USA LIST

שאלום
 סע באניות
צ'ים

שאלום

04

המהפכה השקטה The Quiet Revolution



The Quiet Revolution

At the end of the 1960s, Zim examined the future of the Pacific Star Line that operated between Japan and the US. What they saw brought them to the conclusion that the company should once again shift its focus to a new, innovative shipping method: container transport. At the time, this was a new technology in which only a few companies had experience. It required ambitious investment in ships, equipment, infrastructure and manpower and especially in precise, long-term planning. Under the leadership of then-CEO Moshe Kashti, Zim embarked upon a new adventure, despite doubts from within the industry (and even direct opposition).

The far-reaching foresight that guided this decision only became clear in retrospect, when the Container Service grew to be Zim's sole area of operations. Zim's staff were ahead of some of the industry's most experienced experts in understanding the great potential of this container revolution. The new shipping method would change the face of world trade, decisively influencing the global economy and, with it, the daily lives of millions of people worldwide.

The transition to containers required expertise, tenacity and persistence while overcoming endless technical, human and commercial obstacles. Zim succeeded by applying its dauntless pioneering spirit to every aspect of the project: from building the actual containers to establishing the routes, terminals, array operation, service and branding. Zim's container service, ZCS, which was established in 1972, created the first 3-Continent-Line route, which became a prototype for other companies. This was a global line in the full sense of the word, positioning the company as an innovative leader in the world of global shipping.

For many years, Zim continued to operate traditional cargo ships alongside a variety of specialized ships. However, these ships gradually disappeared in the last decade of the 20th century, until they remained only on the pages of Zim's history books. Container ships became Zim's priority as the company became a member of the small, prestigious club of container shipping companies, operating a network of routes that crisscross the globe.

המהפכה השקטה

בסוף שנות ה-60 בחנו בציים את עתידו של קו הכוכב הפסיפי שפעל בין יפן לארצות הברית, ובתום מחקר מעמיק הגיעו למסקנה, שיש לעבור להפעילו בשיטה חדשנית - הובלה במכולות. זאת הייתה טכנולוגיה חדשה שרק חברות מעטות התנסו בה, והיא הצריכה השקעה רבה, באוניות, בציוד, בתשתית ובכוח אדם, ובעיקר בתכנון מדויק וארוך-טווח. בהנהגתו של המנכ"ל דאז, משה קשתי, יצאה ציים להרפתקה החדשה, למרות ספקות שהעלו רבים בענף ואפילו מול התנגדות בפועל.

רק במבט לאחור ניתן להעריך עד כמה מרחיק ראות היה החזון שהנחה את מייסדי שירות המכולות, שהפך עם השנים ובהדרגה לתחום הפעילות היחיד של ציים. אנשי ציים דאז הבינו בשלב מוקדם מאוד - הרבה לפני רבים ומנוסים בענף הספנות - את מה שגלום במהפכת המכולות, ששינתה את פני הסחר העולמי והשפיעה באורח מכריע על הכלכלה הגלובלית ועל חיי היומיום של מיליוני בני אדם בכל מקום בעולם.

המעבר למכולות הצריך מומחיות, עקשנות והתמדה, וחייב התגברות על אינספור מעקשים ומכשולים - טכניים, אנושיים ומסחריים. ציים עשתה זאת בהצלחה פנומנלית. כמעט כל היבט של פרויקט המכולות היה חלוצי וראשון מסוגו; מבייט המכולות עצמן ועד קביעת מסלול הקו, המסופים, מערך התפעול, השירות והמיתוג. מסלול קו שלוש היבשות שבו פעל שירות המכולות של ציים, ZCS, שהוקם ב-1972, היה ראשון מסוגו בעולם, ושימש מודל לחיקוי לחברות אחרות. זה היה קו גלובלי במלוא מובן המלה שהציב את החברה על מפת הספנות העולמית כפורצת דרך וכחברה מובילה וחדשנית.

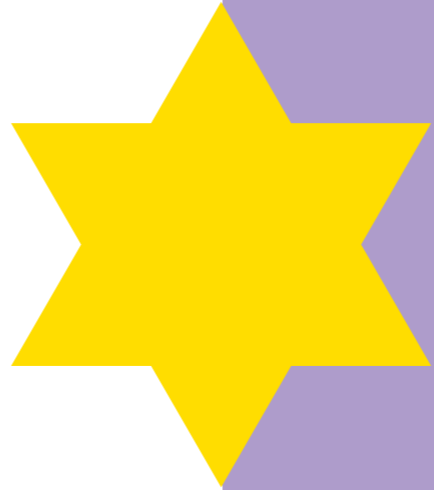
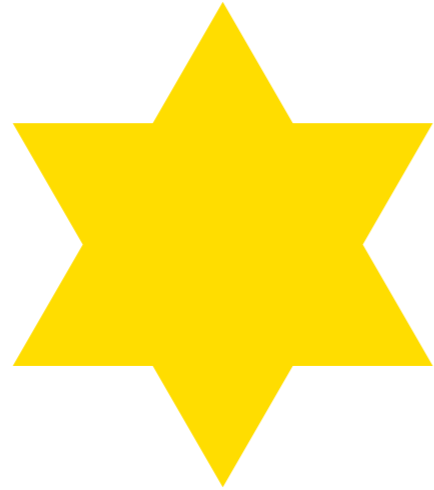
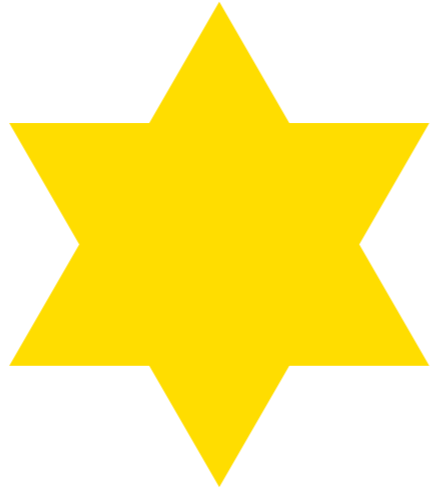
שנים ארוכות המשיכה ציים להפעיל אוניות כללי מהסוג המסורתי לצד אוניות מתמחות מסוגים שונים. אבל לקראת העשור האחרון של המאה ה-20 הלכו האוניות הללו ונעלמו, עד שנותרו רק בין דפייהם של ספרי ההיסטוריה של ציים. אוניות המכולה הפכו לחזות הכול; ציים הפכה לחברה המתמחה באוניות מכולה, וחברה למועדון מצומצם ויוקרתי של חברות ספנות מכולה גלובליות המפעילות רשת קווים חובקת עולם.

מתוך עלון פרסום לקראת הפעלת שירות המכולות הראשון של ציים, 1972
From a brochure advertising Zim's first container service, 1972



"אולי זאת טעות לקרוא לקו החדש 'שירות המכולות'. מכולות יהפכו בעתיד לתופעה כללית, וכל הקווים יהיו שירותי מכולות" משה קשתי, מנכ"ל צים, 1972

"Maybe it is a mistake to call the new line 'the Container Service'. Containers will become a general phenomenon in the future and all the routes will be container services." Moshe Kashti, **Zim** CEO, 1972



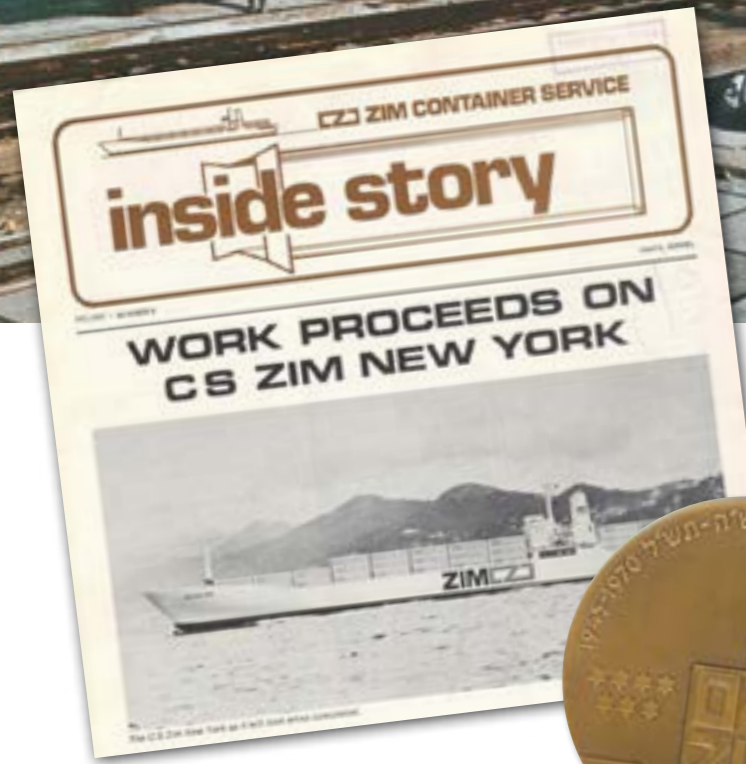
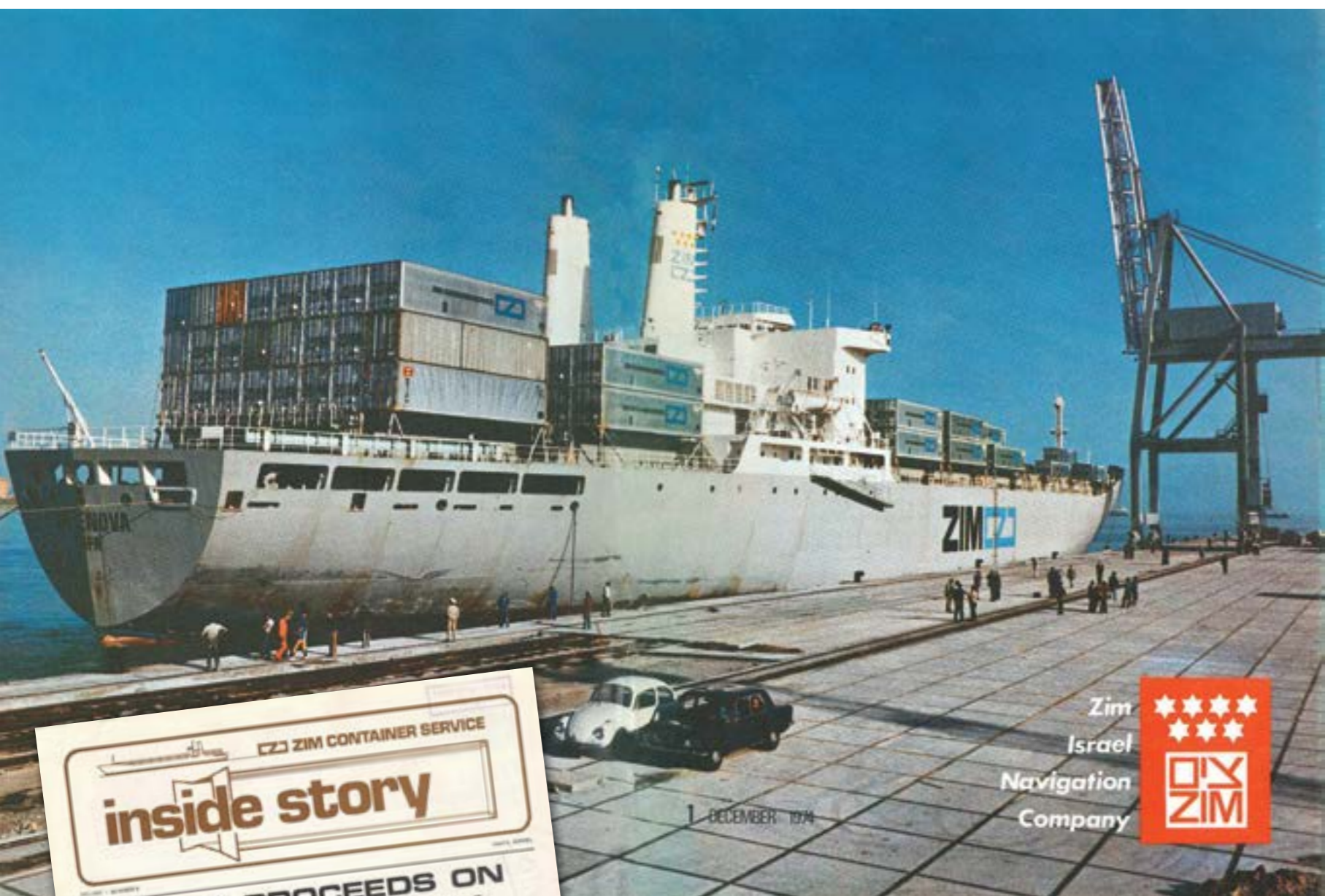


The ZCS Container Service was also nicknamed "The Long Line" or the "3 Continent-Line". These nicknames reflected the uniqueness of the route, as the first of its kind. This line traversed the world: ships left Haifa, crossed two oceans, arrived in Hong Kong and returned to Israel from a voyage of over 100 days and 36,000 nautical miles (about 65,000 km), the equivalent of traveling around the world 1.5 times.

The opening of ZCS was accompanied by an extensive advertising and branding campaign in the three continents which the line connected. The ZCS logo was displayed on the sides of the route's ships and Zim produced advertising fliers to promote the innovative service and describe its advantages to potential clients.

שירות המכולות ZCS כונה גם הקו הארוך או **קו שלוש היבשות**, כינויים שביטאו את ייחודו של הקו, שהיה ראשון ויחיד מסוגו בעולם. זה היה קו טובב עולם: האוניות יצאו מחיפה, חצו שני אוקיינוסים, הגיעו להונג קונג ושבו בחזרה במסע שנמשך יותר מ-100 ימי הפלגה וארך כ-36,000 מייל ימי (כ-65,000 ק"מ), שהם יותר מפעם וחצי מהיקף כדור הארץ.

פתיחת שירות ZCS לוותה במסע פרסום ומיתוג נרחב על פני שלוש היבשות שביניהן חיבר הקו. הלוגו של ZCS התנוסס על דפנותיהן של אוניות הקו, וצים הפיקה עלוני פרסום שנועדו לקדם את השירות החדשני ולספר על יתרונותיו ללקוחות פוטנציאליים.



הגברת המשיקה של אוניית המכולה הרביעית של צים, בנובמבר 1972, היתה גב' פיומבינו, רעיית ראש עיריית גנואה. מנכ"ל צים, משה קשתי, הזכיר נשכחות: "קראנו לאונייה החדשה בשם צים גנואה לאות הוקרה לתושבי ארצכם ועירכם, שעזרו לאוניות המפעילים הראשונות שלנו בשלהי מלחמת העולם השנייה, ושנתנו יד במאבקנו להקמת מדינתנו".

In November of 1972, Mrs. Piombino, the wife of Genoa's mayor, launched the fleet's fourth ship. Moshe Kashti, CEO of Zim, recalled little-known historical events in his launching address: "We named the new ship Zim Genova to honor the people of your country and city, who assisted our ships of refugees at the end of World War II and who helped us in our struggle to establish the State of Israel."



"הפעלת שירות המכולות הינה נקודת מפנה רבת משמעות עבור החברה".

ד"ר יורם זבה, 1972

"Launching the container service represents a very significant turning point for the company."

Dr. Yoram Sebba, 1972

Italian Design



Zim's first specialty container ships were built in the Italcantieri shipyard in Genoa, Italy. With a capacity of 1654 containers, these steamships were considered unusually large and could reach a speed of 23 knots. Industry veterans agreed that these were some of the most elegantly structured ships built before or since.

With the delivery of the first container ship, the Zim New York, the company's container service began in earnest in March 1972. The New York was followed by the Zim Haifa, Zim Genoa and ZIM Tokyo. They had all been restructured to increase their capacity, and a lookout point, which the crew called the "Cuckoo's Nest", had been constructed above each bridge.

In 1973, two additional ships were built, Zim Montreal and Zim Hong Kong, this time at the Bremer Vulkan shipyards in Hamburg, Germany. These steamships had a container capacity of 1504 containers and a maximum speed of 23 knots. That year, the container service transported 8,600 full containers. In 1976, the purchase of the Zim California was the final step in building Zim container service's first-generation container ship fleet. A total of 57,000 full containers were transported that year.

עיצוב איטלקי



אוניות המכולה המתמחות הראשונות של צים נבנו באיטליה, במספנות איטלקיות בגנואה. היו אלה אוניות בקיבולת של 1654 מכולות, גדולות במושגי התקופה, מונעות במנועי קיטור, ומהירותן 23 קשר. מוסכם על רבים - אנשי ים ותיקים בענף - שהאוניות האלה היו בעלות המבנה היפה ביותר מכל אוניות המכולה שנבנו מאז.

שירות המכולות של צים הופעל במרץ 1972, עם קבלתה של האונייה הראשונה, צים ניו יורק, ובעקבותיה צים חיפה צים גנואה וצים טוקיו. החברה ערכה שינויים במבנה האוניות כדי להגדיל את תפוסתן, ובנתה מעל הגשר מבנה תצפית, שנקרא על ידי אנשי הצוות "קן הקוקייה".

בשנת 1973 נבנו שתי אוניות נוספות, הפעם במספנות ברמר וולקן בהמבורג, גרמניה, צים מונטריאול וצים הונג קונג. היו אלה אוניות קיטור, בעלות קיבולת של 1504 מכולות, ומהירותן 23 קשר. באתה שנה הוביל שירות המכולות 8,600 מכולות מלאות. בשנת 1976 נרכשה אונייה נוספת, צים קליפורניה. בכך הושלם הדור הראשון של אוניות המכולה בשירות המכולות של צים; היקף ההובלות בשנה זו הסתכם ב-57,000 מכולות מלאות.



Between 3 Continents



**SAN FRANCISCO
WELCOMES
ZIM CONTAINER SERVICE
AND JAPAN LINE**



בין 3 יבשות

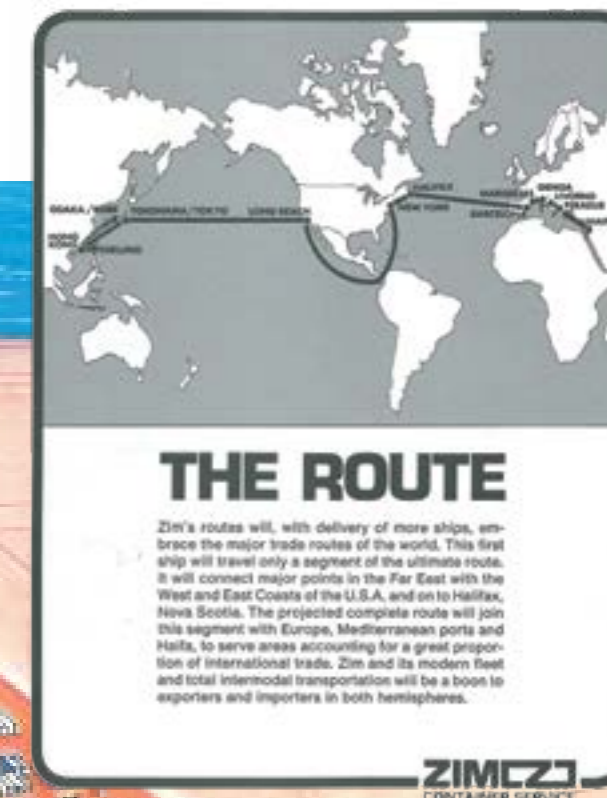


The New Logistics

Containerisation International, the leading professional journal of international container shipping described the revolution taking place in the shipping industry, saying that Zim's container service and its routes were considered landmarks in the industry's history, setting an example for other companies.

הלוגיסטיקה החדשה

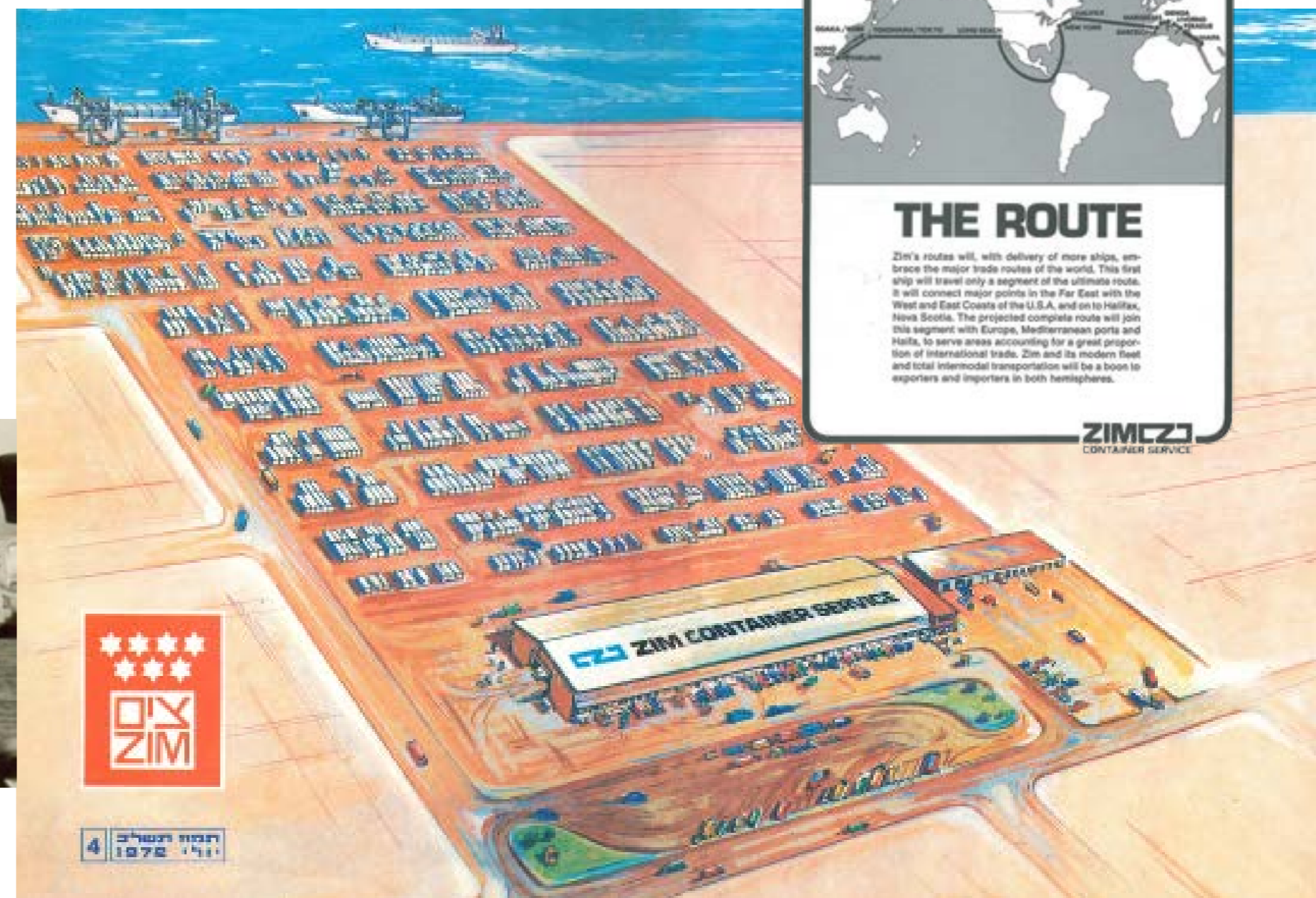
פתיחת השירות נחשבת אבן דרך בענף ספנות המכולות הבינלאומי, כפי שנכתב ב"Containerisation International", כתב העת המקצועי המרכזי של הענף, כשסיכם את תולדותיה של מהפכת המכולות, ומתווה הקו היה מודל לחיקוי לחברות אחרות.



The inauguration of the Zim Container Service and the launching of its new container vessels were celebrated by many official receptions and other festive events worldwide. These events were accompanied by intensive operational and commercial activities, as well as a sense of achievement, together with excitement about the challenges ahead.



פתיחת שירות המכולות וכניסת אוניות המכולה החדשות של צים נחגגה בסקסים וקבלות פנים רבות ברחבי העולם. את אלה ליוותה פעילות מסחרית ותפעולית נמרצת ותחושה של הצלחה ואתגר.



The Territorial Waters of the New Millennium

Advertising campaign introducing Zim's new ships



המים הטריטוריאליים שנות ה-2000

סדרת מודעות עם כניסת האוניות החדשות



השקת צים אירופה, אפריל 1997. משמאל רפי דניאלי, אז סמנכ"ל הכספים של צים והגברת המשק, רחל יונה
The launching of Zim Europa in April 1997. Left: Rafi Danieli, at the time Zim's CFO, and the launching lady, Rachel Yona

שקסים והשקות

הגעתה של צים אמריקה, הראשונה בסדרת אוניות שנבנו במספנת HDW, לנמל הבית בחיפה ב־1990 הייתה אירוע ממלכתי שלווה בכל כלי השקס, ונכחו בו מאות מוזמנים - החל בנשיא המדינה וכלה בכל עובדי צים בישראל.

בעקבותיה הגיעו עוד שש אוניות הדור השלישי של שירות המכולות - אוניות מכולה מהירות בעלות כושר הובלה של כ-2,400 מכולות. ב־1995 הוביל השירות 232,000 מכולות, וב־1996 הושלם המעבר של השירות ל"יום קבוע בשבוע", צירוף שמשמעותו פקידה שבועית קבועה בכל נמל, על פי לוח זמנים מדויק, כדי להעניק שירות נוח ומיטבי ליצואנים וליבואנים בתכנון עבודתם. הדור הבא של אוניות המכולה של צים - HDW 2 - נמסרו בשנים 1997-1996, והיו בעלות כושר הובלה של כ-3,400 מכולות.

Receptions and Launching Ceremonies

The Zim America, the first of a series of ships built at the HDW shipyard, was greeted with a gala event upon its arrival at its home port in Haifa in 1990. The grand event was attended by hundreds of invited guests, including the President of Israel and all the Zim employees in the country.

Six additional third-generation container service ships soon joined the America, each of which had a 2,400 container capacity. In 1995, the service transported 232,000 containers and in 1996 the move to "Fixed-Schedule Weekly Service" was completed, bringing ships to each port on the same day each week, providing a new level of convenience and reliability for importers and exporters. The next generation of Zim container ships, HDW 2, was delivered in 1996-1997 and had a carrying capacity of 3,400 containers.





ימים סוערים Stormy Seas

Stormy Seas

The 1980s and 1990s were stormy, challenging years for Zim, who nonetheless managed to expand and thrive. In 1981, Zim suffered tragedy when the bulk freighter Mezada sank, with 24 crewmen lost. The shock of the loss left scars but also generated organizational and technological reforms which made the company a leader in safety, making the protection of the lives aboard the number one priority.

A worldwide shipping crisis reached its peak in 1984 and Zim was not immune. The company faced a variety of obstacles, including a sailors' strike that took a toll on both the company's services and its finances. Without assistance from its principal shareholder, the Israeli government, Zim's directors adopted an intensive emergency plan which led to a speedy recovery. By the mid-1980s, Zim had returned to profitability and embarked on a new path which included an increasingly specific focus on container transport, investment in a commercial fleet that specialized for various trade routes and additional investments in equipment, technology and skilled staff.

In the 1990s the company built 15 modern, state-of-the-art container ships at the HDW shipyards in Germany. The arrival of the first of these ships, the Zim America, at its new home in Haifa in May 1990 was an impressive display of marine power. This fleet of ships, which served Zim successfully for many years, earned affection from its crew and would be fondly remembered in years to come. The construction of the new fleet was part of a comprehensive strategy. Zim continued to expand, building an impressive global network of routes, agencies and representatives, becoming an international company in every sense of the word. Today, Zim containers carrying essential commodities are transported by train, truck, barge and of course, ship, to every corner of the world. Zim is part of the modern economy's infrastructure and its containers are a familiar sight in hundreds of ports.

ימים סוערים

שנות ה-80 וה-90 של המאה ה-20 היו שנים של סערות, אתגרים ומצוקות, שלצדם הצלחות, צמיחה והתמקדות עסקית. ב-1981 פקד את חברת צים אסון ימי כבד, כשאוניית הנובר מצדה אבדה ועמה 24 מאנשיה. הלם השרגדיה הותר צלקות, אבל הוביל גם לשידוד מערכות ארגוני ושכלולוגי, שהפך את החברה למובילה בתחומי הבטיחות והשמירה על חיי אדם באוניותיה.

ב-1984 הגיע לשיאו המשבר, שנמשך שנים אחדות בספנות העולמית בכלל ובצים בפרט. החברה התמודדה בין השאר, עם שביתת ימאים ארוכה שפגעה בשירותיה ועם הפסדים קשים, ועשתה זאת ללא סיוע מן הממשלה, שהיתה בעלת המניות העיקרית שלה. מנהליה נקשו תוכנית חירום אינטנסיבית, שהביאה להבראתה בתוך פרק זמן קצר יחסית. צים חזרה לרווחיות כבר באמצע שנות ה-80, ויצאה לדרך חדשה, שכללה התמקדות ספציפית יותר ויותר בתחום הליבה של הובלה במכולות, השקעה בצי אוניות מתמחה ומותאם לקווי הסחר והשקעות נוספות בציוו, בכוח אדם ובשכלולוגיה.

בשנות ה-90 בנתה החברה 15 אוניות מכלה חדישות ומשוכללות במספנות HDW בגרמניה. הפעם הראשונה שבה הגיעה צים אמריקה, הראשונה בסדרה, לנמל הבית במאי 1990, הפכה למפגן עוצמה מרשים. היתה זאת סדרת אוניות מוצלחת ששירתה את החברה שנים רבות, וזכתה לרגשות חיבה וביעבד אפילו לרגשות נוסטלגיים בקרב אנשי הצוות. הבנייה היתה חלק מתוכנית אסטרטגית רחבת היקף. מערך הקווים של צים הסתעף וחקק עולם, ומערך הסוכנויות והנציגויות שלה יצר מפה מרשימה על פני הגלובוס. צים הפכה לחברה גלובלית במלוא מובן המלה. מכולות צים הן מראה מוכר במאות נמלים, והן מובלות ברכבות, במשאיות ובדוברות לכל פינה בעולם, נושאות עמן סחורות חיוניות, ומציגות את סמלה של חברה שהפכה לחלק מן התשתית של הכלכלה המודרנית.

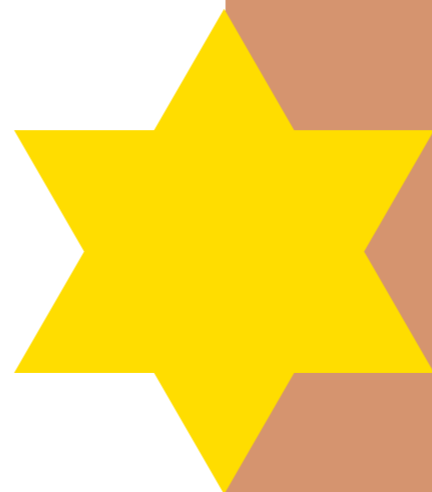
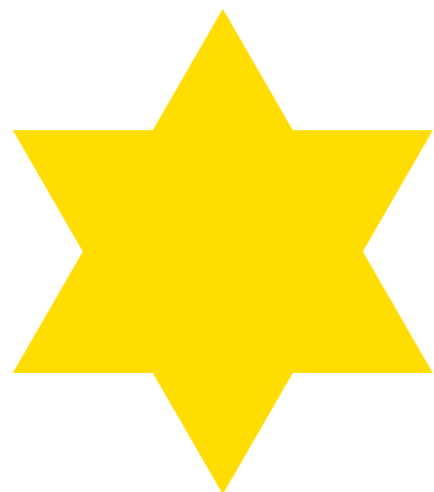
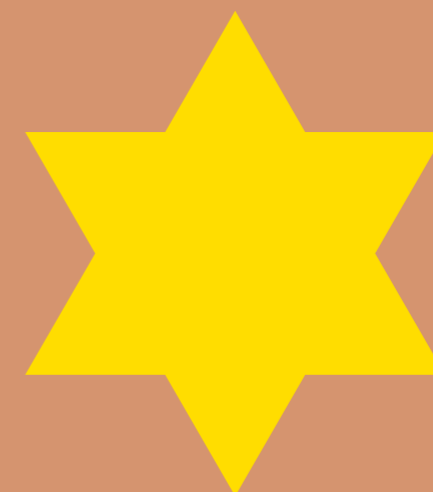
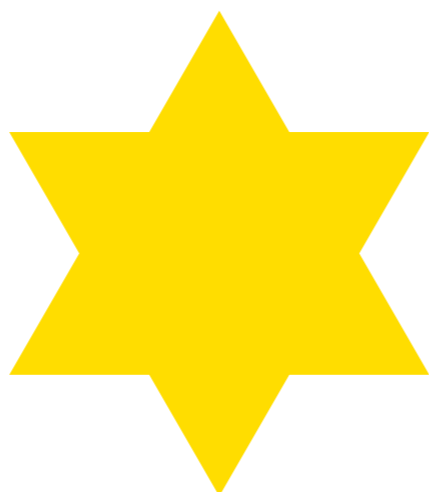
צים קינגדאו בסערה, 2012
Zim Qingdao in a storm, 2012

”

”במאבק לקיום יש רגעים קשים, אך על התבונה לגבור על הדרגש. מצאתי אתכם, אנשי צים, שותפים נפלאים לזאמץ לשיקומה של החברה ממשבר עמוק וחמור שאיים על עצם קיומה”
מתי מורגנשטרן, מנכ”ל צים, 1986

”In the struggle for survival there are always difficult moments, but reason must prevail over emotion. I have found splendid partners in all of you, **Zim** employees, in the company’s recovery efforts following a grave crisis that threatened **Zim’s** very existence”.

Matty Morgenstern, **Zim** President & CEO, 1986





אוניית המשא ההודית דאמאר טאסאקה היתה בין הראשונות שהגיעו אל הניצולים. רב החובל שלה ואנשי צוותה גילו תושייה ואומץ לב יוצאים מגדר הרגיל וזכו לשבחים על פעולות ההצלה שלהם, שנעשו בתנאים כמעט בלתי אפשריים. "הוא התקרב אלינו תוך סיכון לאונייתו ולאנשי צוותו וממש עם חרטום האונייה הגיע עד כדי מטר אחד מהסירה. בתמרון יוצא מן הכלל הובאה שוב האונייה לקרבתנו. נצמדנו לדופן האונייה... הימאים ההודים עטפו אותי בשמיכות... זכינו לטיפול מסור, חם ולבבי ואין לי מלים להביע את הערכתי ותודתי"

שמואל שמואלוביץ, נגר האונייה מצדה.

The Indian cargo ship **Damodar Tasaka** was among the first to reach the survivors. Its captain and crew demonstrated exceptional resourcefulness and courage, earning praise for their lifesaving actions, performed under nearly impossible conditions.

"He risked his ship and crew to approach us and literally, brought the bow of his ship within 1 meter of the boat. With extraordinary maneuvering, the ship again approached us. We were next to the side of the ship... the Indian sailors wrapped us in blankets... we received devoted, warm, heartfelt care and no words can express my appreciation and gratitude."

Shmuel Shmuelovitz, Carpenter aboard the Mezada.



צים קליפורניה של שירות המכולות זכתה למנה גדושה של אירועים דרמטיים. ב-1978 השתלט צוות האונייה על דליקה שפרצה בחדר המכונות בלב האטלנטי; ב-1984 ניזוקה קשה בשייוואן. פרשה טראגית אירעה ב-1985, כאשר שניים מימאיה, יעקב אבו וציון אבו, נרצחו על ידי טרוריסטים בעת ששהו בחופשת חוף בברצלונה.

The container ship **Zim California** experienced more than its share of adventure, drama and even tragedy at sea. In 1978, the crew fought a fire which erupted in its engine room in the middle of the Atlantic. In 1984 the ship was seriously damaged in Taiwan. In October 1985, two seamen, Yaakov Abu and Zion Abu, were murdered by terrorists while on shore leave in Barcelona.

במאי 1972 נספו ארבעה ימאים באונייה **צים טוקיו**, במסעה הראשון מניו-יורק, כאשר נקלעה לסערה קשה ותקלה שיתקה את מנועיה. צוות חילוץ נשלח אליה, ולבסוף נגרה האונייה לחיקונים בנורפולק.

In May 1972, four seamen perished on board the **Zim Tokyo** on her first voyage from New York. During a fierce storm the ship's engines shut down. A rescue team was sent over and the ship was eventually towed to Norfolk for repairs.



The Mezada Saga: Tragedy, Bravery and Survival

The most serious disaster to strike **Zim** and the Israeli merchant fleet was the tragic sinking of the **Mezada**, which led to a desperate struggle for survival in a violent sea. The 11 survivors' victorious struggle was bittersweet, as 24 of their crewmates had drowned in the strong storm that raged in the Bermuda region. The bulk carrier **Mezada**, built in Germany in 1960, departed Ashdod on its final voyage on February 16, 1981, carrying a cargo of potash to Baltimore. On March 6, 1981, the ship encountered a strong storm. On the morning of March 8, faced with an apparently hopeless situation, the crew prepared to abandon ship



הסאגה של מצדה: טרגדיה, גבורה והישרדות

אסון טביעת **מצדה** היה מאבק הישרדות אנושי נואש בים ובסופה. עבור 11 הניצולים, המאבק הסתיים בניצחון עצוב: 24 חבריהם לצוות טבעו בסערה הקשה שהתחוללה באזור ברמודה, באסון הימי הכבד ביותר שפקד את **צים** ואת צי הסוחר הישראלי. אוניית הצינור **מצדה** נבנתה ב-1960 בגרמניה, ולהפלגתה האחרונה יצאה מאשדוד ב-16 בפברואר 1981. יעדה היה נמל בלטימור, והיא נשאה מטען של אשלג. לקראת 6 במרץ 1981, נקלעה האונייה לסערה קשה. בבוקר 8 בחודש היה ברור שמצבה נואש, ואנשי הצוות התכוננו לנישיתתה.



"08:57: הצוות נוטש לסירות הצלה. כלי שיט קרוב ביותר במרחק שעותיים.

09:15: א.מ. **מצדה** 4 XXE טבעה בנקודה 31-58 צפון 62-55 מערב" תשדורות משמור החופים של ארצות הברית

"08:57: The crew abandons ship, entering lifeboats. The closest vessel is over two hours away. 09:15: The motorship **Mezada** 4 XXE sank at latitude 31.58N, longitude 62.55W"

U.S. Coast Guard transmissions

• **אוגוסט 1979:** בדרכה לסינגפור מצילה צים סידני 41 פליטים וייטנאמים שסירתם טבעה.
 • **August, 1979:** En route to Singapore, Zim Sidney saves 41 Vietnamese refugees whose boat had sunk.

• **דצמבר 1982:** צים ליבורנו בפיקודו של רב־חובל עוגן דיאני נענתה לקריאת S.O.S של מכלית גז פורטוגלית ואספה 21 אנשי צוות שנשטו את האונייה.

• **December, 1982:** Zim Livorno, under the command of Captain Ogen Dadiani, responded to a Portuguese gas container ship's SOS call and rescued 21 crewmen who had been forced to abandon ship.

• **דצמבר 91:** חדרה מחלצת ניצולים של ספינה מצרית שטבעה בקשה מול חופי תל אביב.
 • **December, 1991:** The Hadera rescued survivors from an Egyptian ship that had sunk in a strong storm near the Tel Aviv coast.

• **מרץ 1992:** האונייה צים מיאמי, בפיקודו של רב־חובל הלל ירקוני, הצילה 13 אנשי צוות של אוניית צובר Karadeniz S כ-600 מייל מערבית לגיברלטר. הניצולים הובאו לאי מדרה.
 • **March, 1992:** Zim Miami, under the command of Captain Hillel Yarkoni, rescued 13 crewmen from the bulk carrier Karadeniz S, about 600 miles west of Gibraltar. The survivors were brought to the island of Madeira.

• **18 ביוני 1992:** צים הונג קונג בפיקודו של רב־חובל זילברמן מצילה יאכטסור שספינתו טבעה.
 • **June 18, 1992:** Zim Hong Kong, under the command of Captain Hezi Zilberman, saved a yachtsman whose boat had sunk.

• **26 באוקטובר 1998:** האונייה צים יו.אס.איי. בפיקודו של רב־חובל שלום כהן, הצילה ארבעה דייגים מקולומביה. האונייה עשתה דרכה מפנמה לנמל לוס אנג'לס, בעת שצוותה הבחין בלב ים בסירה הפוכה ועליה ארבעה אנשים המסמנים אותות מצוקה בידיהם. האונייה הורידה סירת הצלה והעלתה את הניצולים לסיפונה.

• **October 26, 1998:** Zim USA, under the command of Captain Shalom Cohen, rescued four Columbian fishermen. En route from Panama to Los Angeles, the Zim USA crew had noticed an overturned boat in the middle of the sea, with four men aboard waving for help. The Zim USA lowered a rescue boat and brought the survivors on board.

• **11 בינואר 2011:** צים פספיפק בפיקודו של רב־חובל רפי הולינגר בדרכה מברצלונה להליפקס קלטה אותות מצוקה של ספינה ספרדית שטבעה בסערה קשה, וחילצה שלושה ניצולים.

• **January 11, 2011:** En route from Barcelona to Halifax, the Zim Pacific, under the command of Captain Rafi Hollinger, received distress signals from a Spanish ship that had sunk in a strong storm. The Zim Pacific was able to rescue three survivors.

• **23 בספטמבר 2015:** האונייה צים דאליאן בדרכה לנמל שקו בסין חילצה 26 דייגים סיניים שספינתם טבעה. צים דאליאן קיבלה הנחיות להמשיך בדרכה לנמל שקו בסין, שם ירדו הניצולים לחוף.

• **September 23, 2015:** Zim Dalian, en route to the Shekou in China, rescued 26 Chinese fishermen whose boat had sunk. The Zim Dalian received instructions to continue sailing to Shekou, where the survivors disembarked.



S.O.S Saving Life at Sea

אחות הים והמסורת הימית מקדשים הושטת סיוע לכל כלי שיט הנקלע למצוקה בים. האונייה הראשונה של צים, קדמה, חשה ב־1954 לעזרתה של אוניית נוסעים צרפתית בשם שמפוליון שעלתה על שרטון ליד ביירות וטבעה. קדמה חילצה 186 נוסעים ואנשי צוות והצילה אותם מסכנת מוות. המסורת הזאת נמשכה לאורך כל הדרך.

Offering assistance to any vessel in distress is a sacred part of naval tradition. In 1952, Zim's first ship, Kedmah, rushed to the aid of the French passenger ship Champollion, which ran aground on a sandbank near Beirut and sank. Kedmah rescued 186 passengers and crewmen from certain death. This was just the beginning of a long tradition that has continued throughout Zim's history.



• **1957:** האונייה ציון פוגשת בלב ים את המכלית ים-סוף של חברת אל ים ומעבירה אליה מלח שנפצע קשה בעינו.

• **1957:** In the open sea, the Zion picked up a sailor with a serious eye injury from El Yam's tanker Yam Suf.

• **12 ביוני 1957:** האונייה הנורווגית וויליאם מבקשת עזרה לימאי שהיה במצב קשה. אוניית הנוסעים ישראל בפיקודו של רב־חובל יעקובסון מעלה את החולה על סיפונה, שם הוא מקבל טיפול.

• **June 12, 1957:** The Norwegian ship William requested help for a sailor in serious condition. The passenger ship Israel, under the command of Captain Jacobsen, changed course and brought the patient on board for medical treatment.

• **1958:** במבצע הצלת נפשות באונייה הישראלית ציון. רב החובל ברקוביץ תמך את אונייתו בים סוער כדי להעביר פצועים מאונייה ליבירת ומאונייה יוונית.

• **1958:** A lifesaving mission aboard Zim's Zion. Captain Ben Berkovitz maneuvered his ship in stormy seas to bring aboard injured patients from a Liberian ship and a Greek ship.

• **1959:** בדרכה מרוטרדם להמבורג מבחינה אתרוג באונייה הגרמנית בוטארד בוערת בלב ים. בפיקודו של רב־חובל אחיהו זימן חילצה אתרוג את כל מלחי האונייה הגרמנית.

• **1959:** En route from Rotterdam to Hamburg, the Etrog noticed the German ship Bussard on fire in the middle of the sea. Under the command of Captain Achihu Zeiman, the Etrog rescued all of the Bussard's sailors.

• **ינואר 1961:** האונייה דגן מצילה 29 ימאים יוונים מהמכלית היוונית קיסאבוס שטבעה בעקבות פיצוץ, במבצע חילוץ דרמטי בלב ים, 360 מייל דרום מזרחית לפורטו ריקו.

• **January, 1961:** In a dramatic sea 360 miles southeast of Puerto Rico, the Dagan saves 29 sailors from the Greek tanker Kissavos, which sank following an explosion.

S.O.S הצלת חיים בים



• **1961:** רב החובל של ירושלים, טוביה סמולנסק, קיבל את הערכה ממשמר החופים האמריקאי על חילוץ בלב ים של ימאי מאונייה ספרדית שנפצע קשה בתאונה סמוך לברמודה.

• **1961:** Captain Tuvia Smolensk of the Jerusalem received a letter of appreciation from the American Coast Guard for saving the life of a sailor on a Spanish ship who was seriously injured in an accident near Bermuda.





לודאו על המכלית של צים
סרוקו את הקוד
Scan for video

▶ רב־חובל אורי סבירסקי ורעייתו שרודה, קצינת הרדיו באונייה, על סיפון מכלית הענק ניבי

Captain Uri Svirski and his wife Trude, the ship's radio officer, onboard the giant Zim tanker Nivi



Tales of Tankers and Bulk Carrier Division

Zim's Tankers and Bulk Carriers Division was one of the company's most dominant and active sectors during the 1970s and 1980s, operating an assortment of super tankers and bulk carriers. This was an intensive area of operations that required a complete infrastructure of experienced crews capable of dealing with many unusual challenges.

The tankers' crews enjoyed good conditions onboard, but did not have shore leave, since the ships arrived at remote crude oil terminals rather than bustling ports. This led to a unique lifestyle and team spirit. The increasing focus on the container field, as well as various geopolitical and economic changes, slowed down and eventually ended this unit's operations.

עלילות מכל וצובר

האגף למכל וצובר של צים הפעילה מערך של אוניות ענק מתמחות, ובמהלך שנות ה־70 וה־80 היתה אגף דומיננטי ופעיל בחברה. מכליות הענק של צים וצי של אוניות צובר היו תחום פעילות אינטנסיבי שהצריך תשתית של צוותים מיומנים ועמידה באתגרים רבים ובלתי שגרתיים.

אנשי הצוות נהנו מתנאים טובים על המכליות, אבל בלי חופשות חוץ, כי האוניות לא הגיעו לנמלים אלא למסופי נפט בלב המדבר. הם פיתחו הווי ייחודי וגאוות יחידה. עם ההתמקדות הגוברת בתחום המכולות, ובעקבות שינויים גיאופוליטיים וכלכליים, הצטמצמה פעילות היחידה עד לסגירתה.



▲ טביעת המכלית סיריס שנפגעה ממוקש ימי בים סוף, 1973. הצוות פונה במסוקים, ללא נפגעים

The tanker Siris sinks after hitting a naval mine in the Red Sea in 1973. The crew was evacuated safely by helicopter.

From Ocean to Ocean

Zim's container ships have been crossing the Panama Canal regularly for over 40 years, making the Zim logo a familiar part of the tropical scenery. The original plans for the ZCS line included the canal and so for many years Zim built Panamax ships. These are specially adapted to pass through the narrow locks of the Panama Canal, connecting the Atlantic and Pacific Oceans. The canal's widening enabled the passage of larger ships and Zim is well prepared for the change, with plans to maintain its significant presence in the canal.

מאוקיינוס לאוקיינוס

אוניות שירות המכולות של צים חוצות את תעלת פנמה באופן קבוע ורצוף כבר יותר מארבעה עשורים. סמלה של צים הפך חלק מן הנוף הטרופי, מראה מוכר לאורך נתיבה של בתעלת פנמה. קו ZCS תוכנן מראשיתו לחצות את התעלה, ושנים רבות בנתה צים אוניות משיפוט פנאמקס המותאמות ברוחבן למעבר בתאי השיש ("לוקים") של תעלת פנמה, נתיב ספנות עמוס שמקשר בין האוקיינוס האטלנטי לאוקיינוס השקט. הרחבתה של התעלה אפשרה את מעברן של אוניות גדולות יותר, וצים, הנערכת לקראת השינוי, תמשיך להיות בעלת נוכחות משמעותית בתעלה.

Crossing the Suez

Zim and its ships took part in historic events that made newspaper headlines. The Suez Canal and the right to traverse it were crucial political issues during the first decades of Israel's existence. In 1956, the *Bat Galim* was sent to cross the Suez Canal and its crew, which included Zim personnel, was arrested and sent to an Egyptian prison. A similar incident occurred in 1967, when the *Dolphin* was sent to break the Red Sea blockade. The *Ashdod* however, made a historic passage through the Suez Canal after the signing of the peace agreement between Israel and Egypt ended the blockade and launched a new era for Israeli shipping. Zim ships have crossed the canal regularly ever since.

חציית הסואץ

צים ואוניותיה לקחו חלק באירועים היסטוריים שזכו לכותרות בעיתונים. תעלת סואץ חזרה למעבר בה היו נושא פוליטי רב חשיבות בעשורים הראשונים לקיומה של מדינת ישראל. בשנת 1956 נשלחה האונייה *בת גלים* לחצות את הסואץ, וצוותה, שבחלקו הורכב מאנשי צים, נעצר ונשלח לכלא המצרי; בדומה לזאת, נשלחה האונייה *דולפין* ב-1967 כדי לפרוץ את המצור הימי בים סוף; ולעומת זאת, המעבר ההיסטורי של האונייה *אשדוד* בתעלת סואץ, לאחר חתימת הסכם השלום בין ישראל למצרים סיים את הסגר וחתם את התקופה, ואוניות צים חוצות מאז בקביעות את התעלה כחלק מנתיב הפלגתן הקבוע.





הכוכבים של צים Zim's Stars



Zim's Stars

Every worldwide shipping company depends on the representative offices and agents who deal with day-to-day operations in all the ports it operates in around the world. Naturally, Zim's first representative offices were established in Genoa, Trieste, Marseilles, Antwerp and London - the European ports in which Zim operated in its early days. In 1949, another office was opened in New York. This group of representative offices grew and developed over the years, weaving an extensive, diverse organizational and human tapestry. The title "global company" is a relatively new one in the business world, but Zim, by its very nature, was a global company from the beginning.

Many of Zim's agencies and representative offices have chosen names inspired by Zim's traditional star motif. The word "Star" appears in the names of these agencies in a variety of languages, so that Zim stars shine over the entire globe: Astramaris in northern Europe, Astromer in Spain, Star Agency in Singapore, Star Shipping in Argentina and Thailand, and Steorra in Bulgaria. The stars also found expression in the names of Zim's shipping lines, from the Pacific Star Line in the 1960s, to the most recent line established in 2015, during the company's 70th year - the Seven Star Express, whose ships today sail between Asia and the eastern United States via the Suez Canal.

These global operations have been the basis for strong personal friendships that transcend formal business relationships. Partnerships, friendships and mutual admiration were built over many years spent cooperating throughout ongoing ship and line management, document production, merchandise transportation, business meetings and urgent phone calls. This warm personal atmosphere is deeply embedded in the company's DNA. The friendship and trust exists between Zim's employees, agents and representative offices as well with Zim's clients, some of whom have built decades long relationships with Zim.

הכוכבים של צים

כל חברת ספנות חובקת עולם זקוקה לנציגים ולסוכנים שיטפלו בעסקיה ובכלי השיש של בכל מקום בו היא פועלת. נציגויותיה הראשונות של צים הוקמו בדרך השבע באותם נמלים אירופיים שבהם פעלה בימיה הראשונים: גנואה וטרייסט, מרסיי, אנטוורפן ולונדון. ב-1949 נפתחה נציגות גם בניו יורק, והמערך הזה גדל והתפתח במהלך השנים, יוצר מארג ארגוני ואנושי מסועף וסגנוני. המונח "חברה גלובלית" הוא ביטוי חדש יחסית בעולם העסקים, אבל צים, מעצם הווייתה, ניחנה בהיבטים של חברה גלובלית כבר מימיה הראשונים, וההיבט הזה הלך והתעצם עם השנים.

חלק מן הסוכנויות והנציגויות זוהו באופן מסורתי באמצעות הכוכבים של צים: השם "STAR" בשפות שונות היה חלק מן השם המסחרי של הסוכנות - אסטראמאריס בצפון אירופה, אסטרומר בספרד, סטאר אייג'נסי בסינגפור, סטארשיפינג בארגנטינה ובתאילנד או סטאורה בבולגריה - הכוכבים זרחו על פני הגלובוס כולו. הם צעאו ביטוי גם בשמות קווי הספנות של צים, החל מקו הכוכב הפסיפי בשנות ה-60 של המאה ה-20 וכלה בקו שבעת הכוכבים שאוניותיו מפליגות בין אסיה למזרח ארצות הברית דרך תעלת סואץ, שהושק ב-2015, שנת ה-70 לחברה.

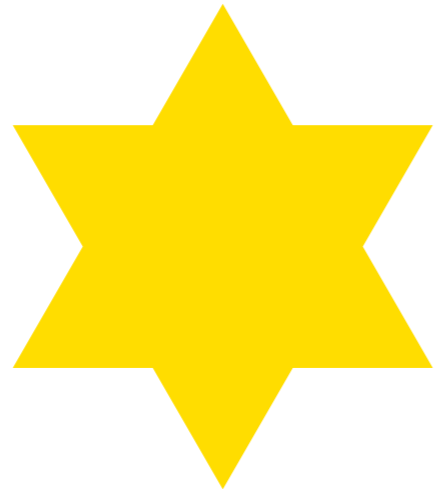
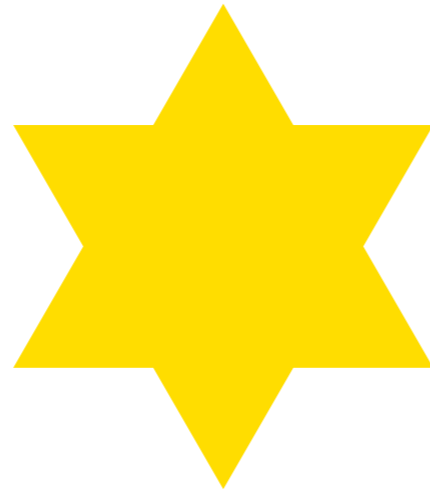
הקשרים העסקיים שנטשו במעגל העבודה והעשייה הפכו לא אחת לקשרים בין-אישיים אמיצים שחרגו הרבה מעבר לעסקים גרידא. לצד שגרת התפעול של האוניות והקווים, הפקת המסמכים ושינוע הסחורות, הפגישות העסקיות ושיחות השלפון הבהולות - נרקמה שותפות ונוצרו קשרי חברות שלוו בהערכה הדדית. ההיבט האישי המאפיין את החברה הפך לחלק מהקוד הגנטי שלה. הרצון לבסס קשר ארוך שווה של אמון והיכרות עמוקה נכון לא רק לגבי עובדי החברה, סוכניה ונציגיה, אלא גם לגבי לקוחותיה, שיש ביניהם כאלה שהקשרים עמם מתקיימים כבר עשרות שנים.

צוות האונייה צים חיפה על הרציף בנמל ליבורנו, 2011
Crew of the Zim Haifa on the pier in Livorno, 2011



"הנכס העיקרי של צים היה ונותר כוח האדם המקצועי, המיומן והרב-לאומי שלה - גברים ונשים שהפכו את צים מחברת ספנות קטנה למפעל ימי בינלאומי מוביל".
יהודה רותם, מנכ"ל צים, 1980

"Zim's main asset is and remains its highly professional, multinational, versatile workforce - the men and women who transformed Zim from a small shipping firm into a leading maritime enterprise."
Yehuda Rotem, Zim CEO, 1980



Around the Globe

Since the very beginning, Zim's offices have operated all around the world, changing and evolving over time. Zim's first European office was opened in Naples in 1948. Shortly afterward, additional offices were opened in other major European cities.



Greece יוון



Rome רומא



Genoa גנואה



Naples נאפול



Marseille מרסיי



Paris פריז



▲ אסיה תחילה
צ'ים נוכחת בשוק האסייתי השוקק כבר עשרות שנים, עם נציגויות ברוב ארצות היבשת, מקוריאה לווייטנאם וממלזיה למיאנמר. Zim's presence in the fast-growing Asian market goes back decades, with offices in most countries throughout the continent, from Korea to Vietnam, Malaysia to Myanmar.



▲ התחלות באמריקה
 ב-1949 הוקמה ZAISCO, הזרוע האמריקאית של צ'ים. לאחרונה הוקמה Zim USA - סוכנות חדשה המטפלת בפעילות צ'ים בארה"ב.

Zim established its American arm, ZAISCO, in 1949. Recently, Zim established Zim USA, a new agency for handling all its U.S. operations.



תת היבשת
 הנוכחות בהודו מתפתחת במהירות, עם התפתחות מואצת של הסחר עם פתיחת מערך שירותים גלובליים משותפים.

The Subcontinent
 Zim's presence in India is growing rapidly, with developments in commerce and the launching of Shared Global Services.



קינגסטון, ג'מייקה
 מרכז פעילות חשוב של צ'ים במשך שנים. Kingston, Jamaica, has been an important center of Zim's operations for several decades.



צ'ים בסין
 הנציגות של צ'ים בסין, שהוקמה ב-1995, הפכה למערך סוכנויות מסועף המשרת את הסחר הסיני הצומח עם העולם כולו. גם את הסחר הפנים אסייתי - הסחר המוביל בהיקפי צמיחה עולמיים - משרתת החברה.

Zim in China
 Zim's representative office in China, which was established in 1995, has now expanded into an extensive network of agencies serving Chinese commerce which continues to grow along with the global market. Zim also serves internal Asian trade, which is growing at one of the fastest rates in the world.



Zim's old offices in Tel Aviv and Haifa were an iconic part of the urban landscape.



▲ משרדי צ'ים הישנים בתל-אביב ובחיפה היו בזמנם חלק מוכר בנוף העירוני



▲ השער המזרחי
 ב-1958 שלח מנהל צ'ים, ד"ר וידרא, את פאול בירו ליפן, לבדוק אפשרויות לפיתוח; הרעיון שנזרע אז נבשו, לבלבו והיו לגן פורח. היקפי הפעילות של צ'ים באזור הלכו וגדלו במהלך שנים רבות. קו הספנות הראשון של צ'ים באזור היה בין יפן, הונג קונג ומערב אפריקה, והקווים התרחבו לישראל, לאפריקה ולאמריקה. בשנת 1976 הועבר המשרד האזורי הראשי של צ'ים להונג קונג.

The Eastern Portal
 In 1958, Zim's Director, Dr. Wydra, sent Paul Biro to Japan to investigate eastern Asia's business development potential. Biro was able to set the stage for operations that would grow and thrive: the scope of Zim's operations in the region continuously increased for many years. Zim's first line between Japan, Hong Kong and western Africa, later expanded to Israel, Africa and America. In 1976, Zim's first regional head office in eastern Asia was established in Hong Kong.

Voyages in Africa

מסעות באפריקה



▲ האוניות אלון, אשל ושקמה הפכו למראה מוכר בגמלים אפריקאיים, עד כדי כך שהאונייה שקמה הופיעה על בול שהוקדש לנמל טמה בגאנה

The Alon, Eshel and Shiqma became common sights in African ports. The Shiqma even appears on a stamp honoring the Tema port in Ghana.



הובלת בולי עץ מאפריקה למפעלי העץ הלבוד בארץ הייתה אחד מענפי הסחר החשובים מאז ראשית שנות ה-50. היה זה אתגר מקצועי קשה לאנשי הצוות. Transporting logs from Africa was one of the most important trade sectors since the early 50s. It was a difficult professional challenge for the crew.



▲ האונייה צפונית הייתה בין הראשונות שפקדו את מערב אפריקה. עבור אנשי הצוות הייתה זאת חוויה מרשימה שהזיכרונות שנתרו להם ממנה השביעו בהם חותמם. בתצלום: צפונית טוענת בולי עץ, עם חתימות של אנשי הצוות

The Tzfonit was among the first to call West Africa. For the crew, it was a remarkable experience that would leave indelible memories. Pictured: The Tzfonit carrying timber, with the signatures of the crew.



▲ קבלת הפנים הרשמית לאונייה הראשונה של קו הכוכב השחור, וולסה ריבר, בשקורדי, גאנה, ב-12 בדצמבר 1957 מימין: ד"ר נפתלי וידרא, מנכ"ל צים; קוואמה נקרומה, נשיא גאנה

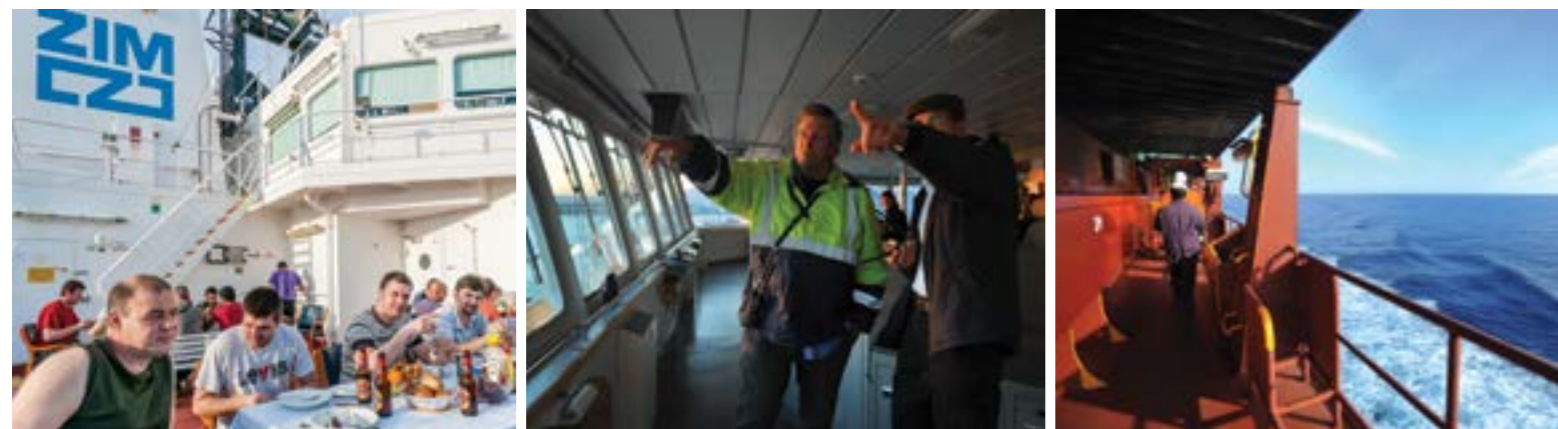
The official reception of the Volta River, the Black Star Line's first ship, at Takoradi in Ghana on December 12th, 1957. From right: Dr. Wydra, Zim CEO; Ghanaian President Kwame Nkrumah.

כבר בשנת 1951 החלה צים להפעיל אונייה למערב אפריקה, בעיקר כדי לייבא בולי עץ. הקשרים עם אפריקה התפתחו במהירות, ולבשו אופי מיוחד כאשר נשיא גאנה קוואמה נקרומה פנה אל הנהלת החברה וביקש ממנה להשתתף בהקמת חברת ספנות לאומית בגאנה, על פי המודל של צים. קו הכוכב השחור של גאנה היה התוצאה של שיתוף הפעולה הפורה הזה. נציגי צים הקימו מערך מסחרי שהלך והתבסס, ובהמשך הוקמו נציגויות בעוד אזורים באפריקה, בהם דרום אפריקה וקניה במזרח היבשת.

Zim began sending ships to West Africa as early as 1951, primarily to import timber. This relationship with Africa developed quickly and gained a new level of importance when Ghanaian President Kwame Nkrumah asked Zim to become a partner in developing a national Ghanaian shipping company, based on Zim's model. The result of this fruitful partnership was the Black Star Line. Zim representatives founded a thriving commercial network in Africa. Soon, the company would send more representatives to other parts of the continent, including South Africa and Kenya.



▲ נשיא חוף השנהב הופואה-בוואני מגיע לביקור רשמי בישראל על סיפון אונייה של צים ב-1962. President of the Ivory Coast, Félix Houphouët-Boigny, arrives in Israel on an official visit onboard a Zim ship in 1962.



”

”אין לי דבר נגד החיים ביבשה. אבל החיים בים טובים יותר”
סיר פרנסיס דרייק

"It is not that life ashore is distasteful to me. But life at sea is better."

Sir Francis Drake



”הספנים זה חומר מיוחד”, כתב המשורר נתן אלתרמן. הווי החיים הייחודי של אנשי הים חוצה תקופות ותרבויות ויוצר שפה בינלאומית משותפת המבוססת על ההתמודדות עם הים הפתוח.

“Seamen are made of a rare material,” wrote poet Nathan Alterman. The unique way of life typical to seamen crosses periods and cultures, creating a common international language arising out of the confrontation with the open seas.





רב־חובל גולנדסקי מארח את הנשיא אפרים קציר על גשר הפיקוד של אניית צים, 1977
Captain Golandski (right) with President Katzir of Israel on the bridge of a Zim ship, 1977



משה דיין ובתו יעל מתארחים על סיפון שלום
Moshe Dayan and his daughter Yael on the deck of the Shalom.



שמעון פרס, אז מנכ"ל משרד הביטחון, עולה אל סיפון שלום ב־1964
Shimon Peres, then Director General of the Ministry of Defense, boards the Shalom in 1964.



הנשיא חיים הרצוג מתארח על סיפון אחת מאוניות המסען של צים, 1988
President Haim Hertzog visiting one of Zim's ships, 1988



▲ צבי הרמן, מנהל קווי הנוסעים של צים, עם ראש הממשלה דוד בן גוריון, על אונייה של צים. לשניים היתה חיבה מיוחדת ליורדי הים העתיקים, הפיניקים. הרמן כתב ספר על תולדותיהם, ובן גוריון טען שהם אבות אבותינו הימיים, ששפתם כמעט זהה לעברית. הרמן חלק על דעתו של הזקן

Zvi Herman, Director of Zim Passenger Lines, on a Zim ship with Israeli Prime Minister David Ben-Gurion. The two shared a fascination with the ancient Phoenician sailors. Ben-Gurion claimed that the Phoenicians were Israel's naval forefathers and that their language was almost identical to Hebrew. Herman, who wrote a book about Phoenician history, disagreed.



Israeli President Yitzhak Ben-Zvi, before the sailing of the Theodore Herzl, 1957

נשיא ישראל יצחק בן צבי לקראת הפלגה בתיאודור הרצל, 1957



▶ ראש הממשלה משה שרת על סיפון ירושלים, 1955
Prime Minister Moshe Sharett on the deck of the Jerusalem, 1955

Official reception for Liberian President William Tubman, who came to Israel on the Theodore Herzl. Standing on the dock: President Yitzhak Ben-Zvi, Prime Minister David Ben-Gurion and Foreign Minister Golda Meir, 1962

קבלת פנים רשמית לנשיא ליבריה, וויליאם טבמן, שהגיע ארצה על סיפון תיאודור הרצל. על הרציף הנשיא יצחק בן צבי, ראש הממשלה דוד בן גוריון ושרת החוץ גולדה מאיר, 1962

Presidential Visit



נשיא ארצות הברית ברק אובמה מבקר בנמל טמפה בפלורידה, מרכז פעילות בולט של צים, ב־2014
U.S. President Barack Obama's 2014 visit to the port of Tampa, Florida, a prominent center of Zim's activity.



נשיא ארצות הברית ביל קלינטון נואם בנמל לונג ביץ' בקליפורניה. נשיא ארצות הברית ברק אובמה מבקר בנמל טמפה בפלורידה, מרכז פעילות בולט של צים, ב־2014
U.S. President Bill Clinton speaks in Long Beach, California. A Zim container ship is visible in the background.



נשיא ארצות הברית קנדי זמן קצר לאחר בחירתו ב־1961. הוא הוזמן לנפוש על סיפון אוניית הנוסעים ירושלים באיים הקריביים. In 1961, shortly after his election, U.S. President Kennedy was invited to take a cruise to the Caribbean aboard the passenger ship Jerusalem.

ביקור נשיאותי





גשר הפיקוד של האונייה צים אירופה, 2011
The command bridge of the Zim Europe, 2011

על גשר הפיקוד



יוסף ברפל | חבר הנהלת צים מ-1947
 "קדמון", איש המוסד לעלייה ב' ואחראי על עשרות מבצעים חשאיים, הצטרף לציים עם איחוד המנגנונים של ההעפלה וציים, והפך לדמות בולטת בהנהגתה.

Josef Barpel
 Known as "Kadmon" he was a member of the Mossad LeAliyah B. covert immigration organization, responsible for dozens of clandestine missions. He joined Zim when it merged with the Mossad LeAliyah B. and became a prominent figure among the company's leaders.



צבי יחיאלי | חבר הנהלת צים מ-1947
 איש קיבוץ גבעת חיים, ממארגני מבצעי הצניחה באירופה הכבושה, ניהל עם וידרא את מיזוג ציים והמוסד לעלייה ב' והוביל את בניית האוניות שנבנו מכספי השילומים בשנות ה-50.

Zvi Yechieli
 A member of Kibbutz Givat Haim, an organizer of the parachuting missions into occupied Europe and co-manager of the merger between Zim and the Mossad LeAliyah B. He oversaw the construction of the ships that were built in the 1950s using WWII reparations.



ד"ר נפתלי היינץ וידרא | מנכ"ל צים 1963-1966
 וידרא נולד בגרמניה ב-1909 ועלה לארץ ב-1933. ב-1936 מונה למנהל המחלקה הימית של הסוכנות ובשנת 1947 הצטרף לציים כמנהל משותף. ב-1963 מונה למנכ"ל יחיד. היה יו"ר רשות הנמלים של ישראל. ב-1969 הקים את המכון הישראלי לחקר הספנות הנקרא היום על שמו.

Dr. Naftali Heinz Vidra
 Wydra was born in Germany in October, 1909. He studied law and economics before immigrating to the Land of Israel in 1933. In 1936, he was appointed Director of the Jewish Agency's maritime department. In 1947, he joined Zim as a co-director and in 1963 was appointed sole CEO. He was Chairman of the Board of Directors of the Israel Ports Authority. In 1969, he established the Israeli Institute of Shipping and Aviation Research, which was renamed in his honor in 1987.



מאיר גירון | מנכ"ל צים 1966-1969
 גירון נולד בשנת 1913 בפולין ועלה ארצה ב-1933. ב-1946 פעל באירופה בשליחות המוסד לעלייה ב' והרכש. כיהן כמנכ"ל כור ובתי זיקוק לנפט. ב-1966 מונה למנכ"ל צים, ובשנות כהונתו נמצאה החברה בתנופת פיתוח לאחר סגירת ענף הנוסעים. בנובמבר 1969 פרש מהתפקיד.

Meir Gueron
 Born in 1913 in Poland and immigrated to the Land of Israel in 1933. In 1946, he went on Mossad LeAliyah B. and procurement missions. He was CEO of Koor Industries Ltd. and of Oil Refineries Ltd. and was appointed CEO of Zim in 1966. Under Gueron's leadership, the company entered a new stage of development, after closing its passenger lines. He retired from the position in November 1969.



משה קשתי | מנכ"ל צים 1974-1969
 קשתי נולד ב-1917 בפולין ועלה ארצה ב-1935; היה פעיל בהגנה, שירת בצה"ל כיועץ לרמטכ"ל וכיהן כמנכ"ל משרד הביטחון. במרץ 1970 מונה למנכ"ל צים. קשתי היה הכוח המניע מאחורי המהפכה הטכנולוגית בציים והקמת שירות המכולות. במרץ 1974 נפטר בעת ששהה בלונדון בשליחות צים.

Moses Kashti
 Born in 1917 in Poland and immigrated to the Land of Israel in 1935. He was active in the Hagana before going on to serve in the IDF as an advisor to the Commander in Chief and then as Director General of the Ministry of Defense. In March 1970, he was appointed CEO of Zim. Kashti was the driving force behind Zim's technological revolution and container service enterprise. In March, 1974 he passed away while on an assignment for Zim in London.



יהודה רתם | מנכ"ל צים 1974-1984
 רתם, יליד פולין (1920) הצטרף ב-1938 לקיבוץ הימי שדות-ים. היה פעיל בהעפלה ושירת בחיל הים בראשיתו. עם קום המדינה מונה למנהל אגף הדייג ומ-1960 ניהל את חברת הספנות הקיבוצית, שהתמזגה עם צים ב-1970. ב-1974 מונה למנכ"ל, בתקופה רצופת משברים. דחף לפיתוח נמרץ של תחום המכולות.

Yehuda Rotem
 Rotem, born in Poland in 1920, joined the seaside Kibbutz Sdot Yam in 1938. He was active in bringing illegal immigrants into Mandatory Palestine and served in Israel's navy in its early days. He was appointed Director of the Department of Fishing and in 1960, became the manager of Tarshish-Sela shipping company, which merged with Zim in 1970. Rotem was appointed CEO in 1974 at a critical period in Zim's development during which he strongly encouraged the container shipping aspect of the business.



ד"ר יורם זָבָה | מנכ"ל צים 1997-2005
 ד"ר זבה, יליד תל-אביב, 1941, הצטרף לציים ב-1971 ושירת במגוון תפקידי ניהול. ב-1997 מונה למנכ"ל. בתקופתו נמשך תהליך הצטיידות נרחב ונרשמה צמיחה גדולה בהיקפי הפעילות של החברה. בשנים 5-1994 היה חבר בצוות הממשלתי לשליחות השלום בנושאי תחבורה. מרצה בנושאי ספנות מודרנית ומכהן כנשיא לשכת הספנות. ב-2015 זכה בתואר "יקיר העיר חיפה".

Dr. Yoram Sebba
 Dr. Sebba, born in Tel Aviv in 1941, joined Zim in 1971 and served in various managerial roles before being appointed President & CEO in 1997. During his tenure the company continued with its extensive shipbuilding plan and the scope of its operations grew significantly. From 1994-95 he was a member of the Israeli government's peace talks team, specializing in transportation issues. He still lectures on the modern shipping industry at the University of Haifa and is President of the Chamber of Shipping. In 2015 received the title of "Outstanding Citizen" from the City of Haifa.



רפי דניאלי | מנכ"ל צים מ-2009
 דניאלי הצטרף לציים ב-1978 ושירת במגוון תפקידים בתחום המסחרי והפיננסי. מונה לסמנכ"ל הכספים ב-1996. ב-2009, בתחילתו של המשבר הכלכלי הגלובלי, מונה למנכ"ל והוביל תהליך הסדר פיננסי מוצלח שהביא לשינוי הרכב הבעלות של החברה ושינויים מבניים רבים שהובילו את צים לדרך חדשה.

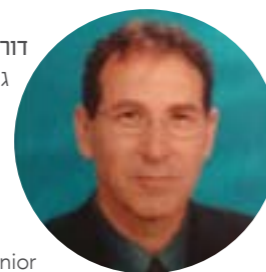
Rafi Danieli
 After joining Zim in 1978, Danieli served in a variety of commercial and financial roles. He was appointed CFO in 1996. In 2009, at the beginning of the global economic crisis, he was appointed President & CEO, leading a complex and successful financial settlement process that set in motion a change in the company's ownership and launched numerous structural changes, setting a new course for Zim.

At the Helm



מתי מורגנשטרן | מנכ"ל צים 1984-1997
 מורגנשטרן עלה ארצה עם קום המדינה והצטרף לציים ב-1947, כמלח פשוט על האונייה הראשונה של החברה, קדמה. כיהן בתפקידי ניהול שונים, בהם מנהל שירות המכולות. ב-1984, בעיצומו של משבר קשה, מונה למנכ"ל והוביל תהליך הבראה מוצלח. בתקופת כהונתו הורחבו שירותי המכולות של צים.

Matty Morgenstern
 Morgenstern, a native of Romania, immigrated to Israel shortly before the State of Israel was established and joined Zim in 1947 as a deckhand on its first ship, the Kedmah, before transferring to shore-based positions. He worked his way up the ranks to serve in various managerial roles, including manager of Zim Container Service. In 1984, at the height of a severe industry-wide crisis, he was appointed Zim CEO and led a successful recovery process. Zim's Container Services were developed and expanded during his term.



דורון גודר | מנכ"ל צים 2009-2005
 גודר, מהנדס בהכשרתו, היה מנהל בקבוצת כי"ל ומונה למנכ"ל לאחר הפרטת צים ב-2005. בתקופתו נערכה החברה לתוכנית הצטיידות כחלק מתוכנית צמיחה גדולה, שנקטעה עם פרוץ המשבר הכלכלי הגלובלי ב-2008.

Doron Goder
 Doron Goder, an engineer by training, was a senior manager at ICL and was appointed Zim President and CEO in 2005, shortly after the company was privatized. During his term as CEO, the company prepared a purchase program that was part of a larger growth plan. Unfortunately, this plan was eventually interrupted by the global economic crisis in 2008.



הנוף הגלובלי

The Global Landscape



The Global Landscape

At the end of the 1990s, Zim entered an era of growth and rapid change, establishing itself as a leader in global shipping, building larger ships to serve global trade routes and strengthening the company's competitive abilities. All of these changes took place against the backdrop of a transfer of ownership to the Ofer Brothers Group. This process was finalized with Zim's privatization in 2004. The Israel Corporation purchased the government shares and Zim again embarked on a new path, with renewed momentum and a new awareness of its own strength.

Toward the end of the first decade of the 21st century, as Zim was investing in the construction of a brand new fleet, a severe financial crisis struck the global economy and international shipping industry. Even the ever-volatile shipping industry was unprepared for such a dramatic extended recession. Zim, a veteran company experienced in crises, entered a difficult, exhausting battle for its survival. Unlike some of Zim's early challenges, this battle was purely financial and once again, Zim overcame the threat and carried on.

It was not an easy victory and international financial experts recognized it as an impressive accomplishment. But most surprising was Zim's ability to keep its full network of worldwide trade routes, as well as all the supporting logistical operations, running throughout the crisis. Even as ominous headlines appeared in the media, Zim continued to serve its clients and earn their trust.

The world has changed drastically in the 70 years since Zim's founding, and time and again Zim has proven its ability to reinvent itself, adapt to a new reality and to navigate its way to the future. The next 70 years begin now.

הנוף הגלובלי

על ספו של האלף השלישי נכנסה צים לעידן של שינויים מהירים, תהליך שהחל בסוף שנות ה-90 של המאה הקודמת, תקופה של צמיחה והתבססות בנוף הספנות הגלובלי, בניית אוניות גדולות יותר בשירות קווי הסחר הגלובליים, וחיזוק היכולות התחרותיות של החברה. ברקע התרחש שינוי בבעלות עם כניסתה של קבוצת עופר, תהליך שהגיע לשיאו עם הפרטת צים ב-2004. החברה לישראל רכשה את מניות הממשלה, וצים יצאה שוב לדרך חדשה, בתנופה מחודשת ומתוך הכרה בעוצמתה.

לקראת סוף העשור הראשון של המאה ה-21, בעיצומה של תנופת השקעות גדולה ובניית צי העתיד של החברה, הכה משבר חסר תקדים בעוצמתו את הכלכלה העולמית ואת ענף הספנות הגלובלית. גם בענף תנודתי כספנות, שבו גאות ושפל היו תמיד חלק מן המציאות העסקית, לא צפה איש משבר עמוק וממושך כל כך. צים, חברה ותיקה ולמורת משברים, נכנסה לקרב הישרדות קשה ומפרך. שדה הקרב הפעם היה פיננסי יותר מאשר ספנותי-מסחרי. גם הפעם גברה צים על האיום הקיומי ויצאה לדרך חדשה.

לא היה זה ניצחון קל, והוא הוכר על ידי מומחים פיננסיים בינלאומיים כהישג מרשים. אבל מפתיעה מכול היתה יכולתה של צים להמשיך, בתוך הסערה שניחתה עליה, להפעיל את רשת הקווים חובקת העולם ואת המערך התפעולי והלוגיסטי המורכב שתמך ברשת הזאת. גם כשכותרות מאיימות הופיעו בתקשורת המשיכה החברה להעניק שירות ללקוחותיה, ולזכות באמנם.

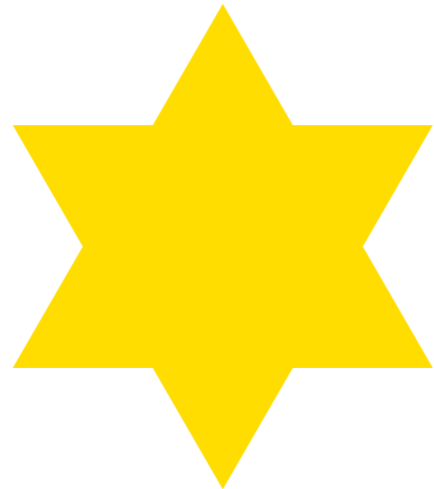
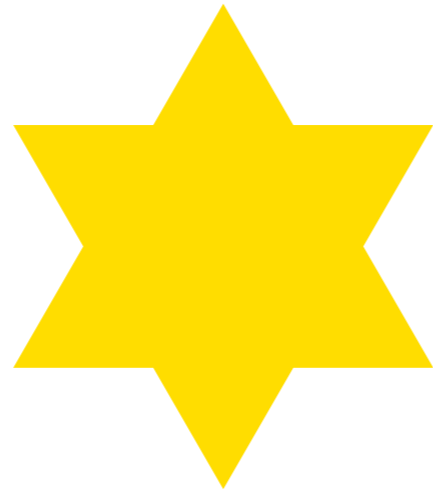
70 שנה לאחר שהוקמה, בעולם שהשתנה מן היסוד, צים יודעת, כמו שהוכיחה לא אחת במהלך השנים, להתחדש, להשתנות בהתאם למציאות ולהסתגל אליה כדי לנווט את דרכה אל העתיד. 70 השנים הבאות מתחילות עכשיו.

מכולות צים בדרכן אל פנים הארץ מנמל ונקובר על מסילת הברזל הקנדית
Zim containers on the Canadian railway, heading inland from the port of Vancouver



"הסמל המסחרי של צימ הוא אחד המזוהים והמוכרים ביותר בתעשיית ספנות המכולות".
ג'נט פורטר, עורכת בכירה של כתב העת המוביל של הענף,
LLOYDS LIST

"Zim has one of the most instantly recognizable trademarks in the container shipping industry."
Janet Porter, Lloyds List





A New Era

The collaborations between Zim and the Ofer Brothers Group began as early as the 1960s. Over the years, Ofer Brothers Group grew to become a giant company with far-reaching influence in the shipping industry. Ofer Brothers Group became the controlling owner in the Israel Corporation, Zim's parent company. In 1999, the company's original name - "Zim Israel Navigation Company" - was changed to "Zim Integrated Shipping Services", to reflect the company's global reach. When Zim completed privatization and all government shares were sold, Ofer Brothers Group became Zim's controlling owner.

In April, 2002, a festive reception ceremony was held in Haifa's port for the Zim Mediterranean - the first of 6 container ships built in Korea. Photos: Sammy Ofer (on the right), Udi Angel and Yuli Ofer at the ceremony in Haifa port; Zim CEO Yoram Sebba speaks at the ceremony.

העידן החדש

שיתוף הפעולה בין קבוצת עופר לצים החל כבר בשנות ה-60. עם השנים הפכה קבוצת עופר לחברת ענק רבת השפעה בעולם הספנות. קבוצת עופר הייתה לבעלת השליטה בחברה לישראל, חברת האם של צים. שמה המלא של החברה - "צים חברת השיט הישראלית" הפך ב-1999 ל"צים שירותי ספנות משולבים", על מנת לשקף את אופי פעילותה הגלובלית של החברה. עם השלמת תהליך ההפרטה של צים ומכירת מניות הממשלה הפכה קבוצת עופר לבעלת השליטה בצים.

באפריל 2002 נערך בנמל חיפה טקס קבלת פנים חגיגי לאנייה צים מדיטריניאן - הראשונה מבין 6 אניות מכולה שבנו בקוריאה. בתמונות: סמי עופר (מימין), אודי אנג'ל ויולי עופר בטקס בנמל חיפה; מנכ"ל צים יורם זבא נושא דברים בטקס (משמאל)



צים היתה חלוצה בפיתוח השער הצפון מערבי של יבשת אמריקה. קווי צים החוצים את האוקיינוס השקט משתתים את הסחר האדיר בין הכלכלה הסינית לאמריקה. שיתוף הפעולה בין צים לחברת הרכבות קנדית CN מוביל את המכולות מן הנמל אל יעדים בלב היבשת. מכולות צים נעות בקביעות במרחבי נוף הצפוני של קנדה.

Zim was a pioneer in developing shipping to and from the American Northwest. These trans-Pacific lines serve the massive Chinese-American trade while cooperation between Zim and the Canadian railway company CN enables container transport from the port to destinations in the heart of the continent. Zim containers travel regularly through the vast expanses of northern Canada.



▲ עידן עופר (משמאל) ורפי דניאלי (מימין) עם נציגי מספנות יונדאי בקוריאה. Idan Ofer (left) and Rafi Danieli (right) with representatives of Hyundai Shipyards.



הסדר צים, שנחתם ביולי 2014, זכה לתשומת לב בעולם הפיננסי בשל היקפו, מורכבותו, וסיומו המוצלח. ההסדר זכה להכרה וזכה בפרסים משעם כמה גופי מדיה פיננסיים בינלאומיים. המנכ"ל רפי דניאל וסמנכ"ל הכספים גיא אלדר הוזמנו לטקס סגירת המסחר בבורסה של ניו-יורק. פרסום הזכייה הוקרן על לוח הפרסום בכיכר שיימס בניו יורק.

Zim's restructuring agreement, signed in July 2014, received much attention in the financial world due to its scope, complexity and successful conclusion. It has also won recognition and prizes from several international financial media organizations. President & CEO Rafi Danieli and CFO Guy Eldar were invited to the NASDAQ close-of-trading ceremony in New York and the event was screened in Times Square.



ביתן צים בתערוכה מקצועית בשנזן, סין, 2015
Zim's booth at a trade show in Shenzhen, China, 2015



Seven Stars



שבעת הכוכבים

קו שבעת הכוכבים של צים החל לפעול בראשית 2015. הקו מקשר בין אסיה למזרח ארצות הברית, נתיב שחור שבו צים היא שחקן משמעותי ומוביל, השלישי בגודלו בעולם. הקו מבטא את התפיסה האסטרטגית של החברה, כמו גם את התנופה החדשה שלה. שמו ניתן לו משום שתוכנן במהלך שנת יובל ה-70 של צים וגם החל לפעול במהלכה.

Zim's Seven Star Express Line began operating early in 2015. Zim is the third largest player along the route, which connects Asia and the eastern United States. The line reflects the company's new momentum and its strategic vision for the future. It opened during Zim's 70th year and its name celebrates that milestone.



"פתיחת Z7S היא דוגמה ליוזמה של צים שנועדה לתת פתרונות חכמים וייחודיים ללקוחות שלנו."

רפי דניאלי מנכ"ל צים

"The launching of Z7S is an example of a Zim initiative whose goal is to find smart and unique solutions for our customers."

Rafi Danieli, Zim President & CEO





פנים מוכרות

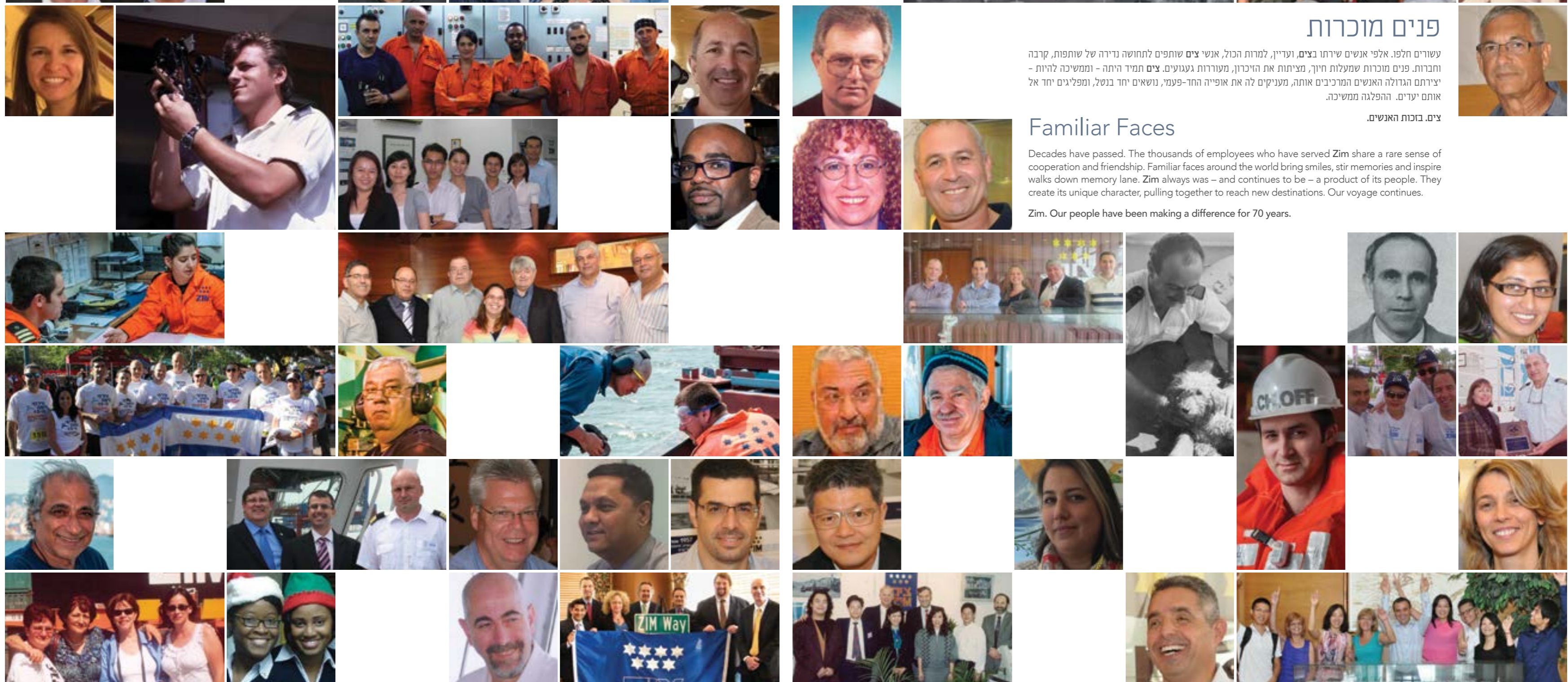
עשורים חלפו. אלפי אנשים שירתו בצים, ועדיין, למרות הכול, אנשי צים שותפים לתחושה נדירה של שותפות, קרבה וחברות. פנים מוכרות שממלות חיוך, מציתות את הזיכרון, מעוררות געגועים. צים תמיד היתה - וממשיכה להיות - יצירתם הגדולה האנשים המרכיבים אותה, מעניקים לה את אופייה החד-פעמי, נושאים יחד בנשל, ומפליגים יחד אל אותם יעדים. ההפלגה ממשיכה.

צים. בזכות האנשים.

Familiar Faces

Decades have passed. The thousands of employees who have served Zim share a rare sense of cooperation and friendship. Familiar faces around the world bring smiles, stir memories and inspire walks down memory lane. Zim always was – and continues to be – a product of its people. They create its unique character, pulling together to reach new destinations. Our voyage continues.

Zim. Our people have been making a difference for 70 years.







In today's dynamic and rapidly-changing shipping industry, few companies can boast about a heritage as long and rich as Zim's.

We began as a small firm that became a vital part of the pioneering, patriotic effort to establish the State of Israel. Over the years that followed, Zim evolved into a leading shipping company known all over the world, while simultaneously winning the respect of our industry peers, partners, customers and vendors. Along the way we endured times of crisis, hardship and uncertainty, yet we also experienced great joy and pride in our many accomplishments. Facing these challenges and successes together has given everyone in the Zim family a true feeling of camaraderie.

This 70th anniversary book presents some of the most exciting, dramatic and heartwarming moments from Zim's history. Of course, these are only a few of the many events and activities that represent significant chapters of the Zim story. The book is intended to salute all Zim employees past and present, as well as to inspire future generations, who we believe will lead the company to even greater heights. I am convinced that Zim's glorious past is only the foundation for these future achievements.

As someone who has worked at Zim for many years, I was privileged to participate in some of the historical events commemorated here, and I am sure that our staff members all over the world are just as proud as I am to be part of this remarkable enterprise: Zim.

Rafi Danieli
President & CEO

בענף הספנות התוסס, הדינמי והמשתנה במהירות, מעשות הן החברות שיכולות להתגאות במורשת ארוכה ועשירה כמו צים.

התחלנו את הדרך כחברה קטנה שנרתמה למאמץ הלאומי והחלוצי של מדינת ישראל; צמחנו והפכנו לחברת ספנות מובילה, מוכרת בכל פינה בעולם וזוכה להערכתם של עמיתים לענף, שותפים ולקוחות. לאורך הדרך עברנו רגעים של מצוקה, משברים וחרדה ולצדם גם רגעים של שמחה וגאווה, ימים של פיתוח והישגים. אלה גם אלה גיבשו תחושה של אחווה ומשפחתיות בקרב אנשי צים.

קשה לתמצת 70 שנים גדושות אירועים, עשייה ופעילות; אלבום היוכל נועד לתעד רק מעט מן הרגעים המרגשים, המקסימים והדרמטיים, שהם חלק מן ההיסטוריה המרתקת של צים, ולהנציחם. הוא נועד להצדיע לאלה שהיו שם בזמן אמת - וגם למען הדורות הבאים, שאנו מאמינים שיובילו את החברה להישגים נוספים בעתיד. אני משוכנע שהעבר המפואר והמרשים שנסקר כאן הוא רק בסיס למה שצופן בחובו העתיד.

כמי שעובד בצים כבר שנים רבות, זכיתי לקחת חלק בכמה מן האירועים ההיסטוריים המונצחים באלבום. אני בטוח שכמותי, אנשי צים בכל מקום בעולם, גאים להיות חלק מהמפעל המפואר הזה, שכולנו חלק ממנו.

רפי דניאלי
מנכ"ל

Editor: Avner Shats
Translation: Kaleidoscope Ltd.
Hebrew language editor: Alit Karp
Design and Production: Lam-Margalit-Shefi

All photographs are from **Zim** archive. Some photographs are by unknown Photographers. Among the photographers whose works are included: Al Taylor; Lipa Kugel; Oscar Tauber; Hanan Sade; Robert Milshtok; Paul Meling; Ariel Warhaftig; Eldad Rafeli; Pascale Simard National Photo Collections Photographers: David Eldan; Hans Pinn; Fritz Cohen; Hanania Herman; Paul Goldman
Additional photos courtesy of The Central Zionist Archive, Joint Distribution Committee; Jabotinsky Institute; Eilam Palzur; Lali Shemer; Captain Jacob Hamel; Yoram Barkai
Special thanks to **Zim** Photographers Captain Akiva Hoffman and Kobi Keren

ISBN 6-010-342-569-879
Zim Global Marketing
Copyright @ Zim 2015 | Printed in Israel

עורך: אבנר שץ
תרגום: קליידוסקופ
עריכה לשונית: עלית קרפ
עיצוב והפקה: לם מרגלית שפי

התצלומים מארכיון **צים**; בחלק מתמונות הארכיון לא מצוין שם הצלם. בין הצלמים שעבודותיהם מופיעות באלבום: אל שיינור; ליפא קוגל; אוסקר טאובר; חנן שדה; רוברט מילשטוק; פול מלינג; אריאל ורהפטיג; אלדד רפאלי; פסקל סימארד צילומי לשכת העתונות הממשלתית: אלדן דוד; הנס פין; פריץ כהן; חנניה הרמן; פול גולדמן תצלומים נוספים באדיבות: הארכיון הציוני המרכזי; (Joint Distribution Committee) JDC; מכון ז'בוטינסקי; עילם פלצור; ללי שמר; רב־חובל יעקב המל; יורם ברקאי תודה מיוחדת לצלמי הבית של **צים**: רב־חובל עקיבא הופמן וקובי קרן

ISBN 6-010-342-569-879
Zim Global Marketing
Copyright @ Zim 2015 | Printed in Israel